10e Année ▰ No 437 — 50 centimes — 2 Février 1907 ▰ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Le saut du mur en terre aux Courses de Nice

DANS CE NUMÉRO :

Un hors-texte : **ROBL**, le stayer allemand

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ▰ *Fermes & Châteaux* ▰ *Femina*
Musica ▰ *Le Petit Magazine* ▰ ▰ ▰ ▰
90, Avenue des Champs-Élysées ▰ Paris

Abonnements :
Paris et Départements,, ,, ,, 24 *francs*
Etranger ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CHASSIS
ET ROUES
ARBEL
EMBOUTIS
Brevetés S. G. D. G.
52, boulevard Haussmann, Paris

LA PLUS SOUPLE
LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la
BERLIET
qui détient toujours le record de la consommation
SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON
Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran
Agent à Paris :
TART & Cie
2, avenue Alphand
LA PLUS SIMPLE

Pour écrire chez soi, en voyage, po
prendre des notes, la PLUME RÉSERV
"SWAN"
est d'une utilité incontest
et incontestée !
Catalogue n° 4 fr
Gros et Detail
Plusieurs Prix
une seule q
A PARIS
BRENTANO'S
37, Avenue de l'Opéra
Et dans toutes les Papeteries
Encres en Pastilles pour le Voyage

FINE-HENDAYE
★ **Izarra**
Liqueur exquise des
BASQUES
GRATTAU
Hendaye (B.-P.)

Etablissements Bergougnan & Cie
PNEU
LE GAULOIS
Clermont-Ferrand

SOCIETE DES AUTOMOBILES
Eugène BRILLIÉ
60, bd Péreire (place Wagram
Adr. télég. Autobril-Paris — Télép. 53
Voitures de Tourisme et de
Livraison, Omnibus, Camions
Tracteurs. Moteurs, Canots
Construits dans les Ateliers d'Artillerie
MM. SCHNEIDER & Cie
LE HAVR
Fournisseur de la Cie générale des Omnibus de P

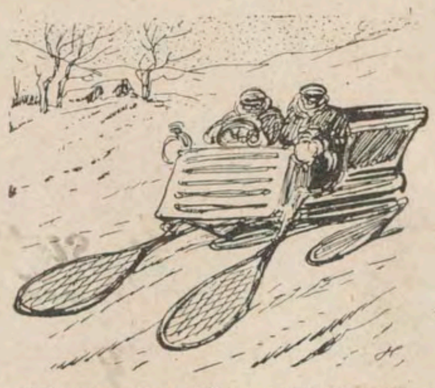
AUTOMOBILES
Gillet-Forest
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de
la Grande-Armée
PARIS

AUTOMOBILES **DELAUNAY-BELLEVILL**
Administration et Ateliers à SAINT-DENIS (Seine) — Succursale et Garage à NICE (Promenade des Anglais)

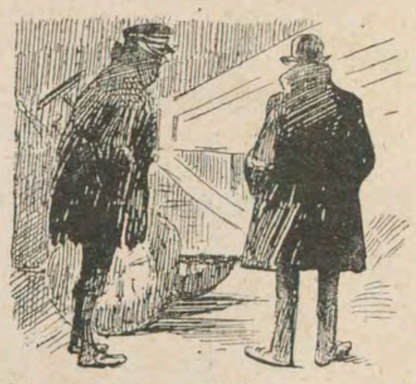
La Semaine Comique, par Henriot.

— Mon mari devient fou, avec son auto... savez-vous ce que j'ai remarqué ? il se tutoie avec son chauffeur.
— On a bien raison de dire que l'automobile supprime les distances !

— Je croyais que sur ce théâtre le combat de jiu-jitsu n'était pas sérieux... mais il l'est... le professeur n'a fait que me serrer la main, et il m'a démis le bras.



Essai d'une automobile à raquettes et sans roues pour circuler uniquement sur les fleuves, routes et étangs gelés.



— Oui, monsieur, l'éclairage de mes phares est si puissant que, j'en suis sûr, lorsque je me promène avec, les habitants de la planète Mars doivent croire que la terre leur fait des signaux.

PRÉSERVATIFS "SANITAS" GRATIS
Les Notices et Catalogues de luxe pour les deux sexes, illustrés de nombreuses planches en relief, tirées en plusieurs couleurs, sont envoyés
GRATIS avec 1 Echantillon "SANITAS".
sur simple demande adressée à la Société
"EXCELSIOR", 102-104, Faubourg Poissonnière, Paris.
Telép. 135 64

Pneu-Cuir IMPERFORABLE
SANS PEUR
Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE
GARANTIE
BEAU & Cie 171, Cours Lafayette. LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Mad
vous commencez à grossir et grossir vieillir. Prenez donc tous les jours Dragées de **THYROÏDINE BOUT**
votre taille restera ou redeviendra s
LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mand
Laboratoires **BOUTY**, 1, Rue de Châteaudun,
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

PNEU CUIR VULCAN
CONCOURS DU BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & Cie
47, Rue St Ferdinand, PARIS

PRODUITS DE BEAUTE

Protection de l'épiderme, contre le froid, les intempéries, les poussières de la route, etc., assurée par la *Creme des Walkyries* Indispensable, surtout en hiver, aux personnes exposées au froid et aux intempéries (sportsmen, cyclistes, automobilistes, yachtmen, etc.). Préserve des gerçures, engelures, rougeurs du nez, congestion des pommettes, etc.
Le pot, franco 10 fr.

Rosée d'Orient fait disparaître : taches, taies, filets rouges des *yeux*, irritation, rougeurs, gonflement des paupières ; arrête sécrétions de l'œil ; conserve la vue. Donne au regard : charme, expression. Produit inoffensif, très recommandé aux sportsmen. Le flacon 5 fr.;

Rides, sillons, patte d'oie, etc., traités avec succès par la *Cylophylline* qui revivifie, les muscles et tissus.
Le pot, franco 12 fr

Réduction, Amincissement, par la *Pate Cardinal*, qui fait disparaître bajoues, doubles mentons et tout dépôt graisseux ; permet d'obtenir des doigts minces, fuselés, une main aristocratique.
Le pot, franco 8 fr.

Taches de rousseur, Hâle, Masque de grossesse, disparaissent par le *Lait Calypso*, le meilleur pour toilette et beauté.
Le flacon 5 fr.; franco colis postal 6 fr. 25.

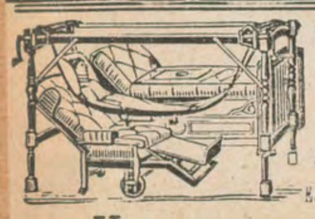
Points noirs, Points blancs, Comédons, Épidermes gras, luisants, guéris radicalement par la *Lysalbine*, qui donne velouté et fraîcheur au teint.
Le flacon 10 fr ; franco colis postal 11 fr. 25

SOCIÉTÉ ATHÉNA : 3, rue d'Abbeville, Paris

CYCLES & MOTOCYCL
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQU
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 MO
A L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, PARIS
(CATALOGUE FRANCO).

COMPTOIR BISONTIN
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie* — Maison de confiance

ÉTABLISSEMENTS
TURGAN
LEVALLOIS-PERRET
L D
OMNIBUS - CAMIONS
VOITURES DE TOURISME



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RECOMPENSES
Envoi franco du Catalogue.

VIVITZ
L·T·PIVER
PARIS
Essence, Savon, Poudre de Riz
Lotion Sachets
etc.

HERNIE GUÉR
BREVETÉ S.G.D.G.
par le Nouveau BANDAGE MEY
Accepté par la Société de Chirurgie
Recommandé par les
Membres du Corps Méd
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le
supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de
Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Cat
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré,

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

2 Février 1907 — N° 437
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 523-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

GUIGNARD, RECORDMAN DU MONDE DE L'HEURE

Entraîné par Péguy, Guignard s'est rencontré en match avec Robl le 20 janvier. Robl devait être entraîné par un tandem à pétrole, mais une panne le força, après quelques tours, à recourir aux services d'Hoffmann. Dans ces conditions le match perdait de son intérêt. Cependant Guignard, voulant prouver qu'en tout état de cause il aurait triomphé, et qu'il était le véritable recordman du monde, abattit les 60 kilomètres du parcours dans l'excellent temps de 45 m. 15 s. 2/5, laissant Robl à 15 tours 1/2.

LA GENÈSE D'UNE AUTOMOBILE

Par C. FAROUX

III [1] *(Suite et fin.)*

Les moteurs au banc d'essai.

Dès que les moteurs sont terminés ils sont soumis à l'essai et leur puissance est constatée par le moyen de mesures électriques. Des résistances de valeur connue (lampes à incandescence par exemple) sont intercalées dans le circuit d'une dynamo qu'attaque le moteur.

A la suite de notre collaborateur, nous assistons aujourd'hui à la fin des opérations qui constituent la fabrication d'une voiture, jusqu'au jour où celle-ci est prête à sortir de l'usine

Le Sablage.

Pour décaper les pièces en bronze, telles que les carburateurs, un violent jet de sable est projeté sur elles. L'ouvrier est soigneusement protégé contre la poussière de sable qui, s'il la respirait, produirait de grands désordres dans son économie.

Nous avons successivement passé en revue les opérations grâce auxquelles sont définitivement obtenues les pièces constituantes d'un châssis. Reste maintenant à les assembler, ce qui constitue le travail de montage.

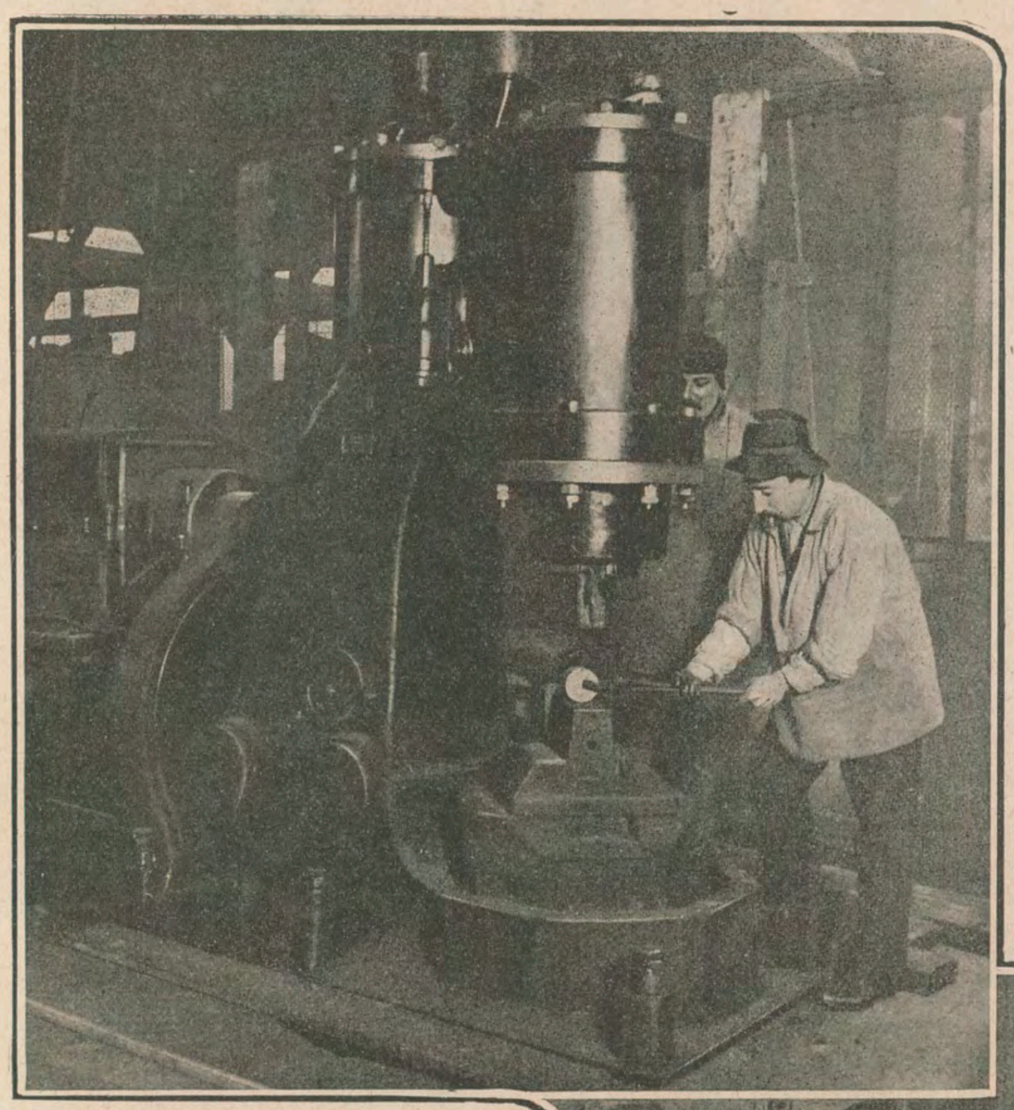
Essais des moteurs au banc Toutefois, avant de placer le moteur sur les longerons du châssis, il importe de l'essayer au banc. Cet essai se faisait naguère à l'aide du frein de Prony, méthode peu élégante et assez peu précise : on a recours aujourd'hui aux méthodes de mesure électrique. Le moteur attaque directement une dynamo, dans le circuit de laquelle on intercale des résistances connues; on arrive ainsi à évaluer la puissance maximum du moteur et un compteur de tours permet d'évaluer le meilleur régime d'utilisation. Nous donnons ci-dessus un exemple d'installation de laboratoire d'essai des moteurs.

Opérations de montage Sur le châssis percé aux attentes suivant gabarit, on monte successivement les mains avant et arrière, les cols de cygne, les ressorts, les essieux et les roues.

Le châssis étant sur des roues, on présente le moteur qu'il importe de placer rigoureusement dans l'axe diamétral, puis la boîte des vitesses, dont le primaire doit être dans le prolongement exact de l'axe moteur. Autrefois, cette opération ne pouvait se faire qu'à grand renfort de cales, de fil à plomb, de tâtonnements, etc. Aujourd'hui, l'extension des accouplements et joints élastiques rend le montage infiniment plus aisé. Puis, on assemble les divers organes de transmission, après quoi il ne reste plus qu'à monter successivement les organes accessoires, fils d'allumage, rampe de graissage, radiateur, tube et pot d'échappement, etc. On munit les roues de pneus et le châssis est prêt à commencer ses essais sur la route.

Ces essais, confiés à un personnel spécial très entraîné,

(1) Voir les nos 435 et 436.



Un marteau pilon à air comprimé.

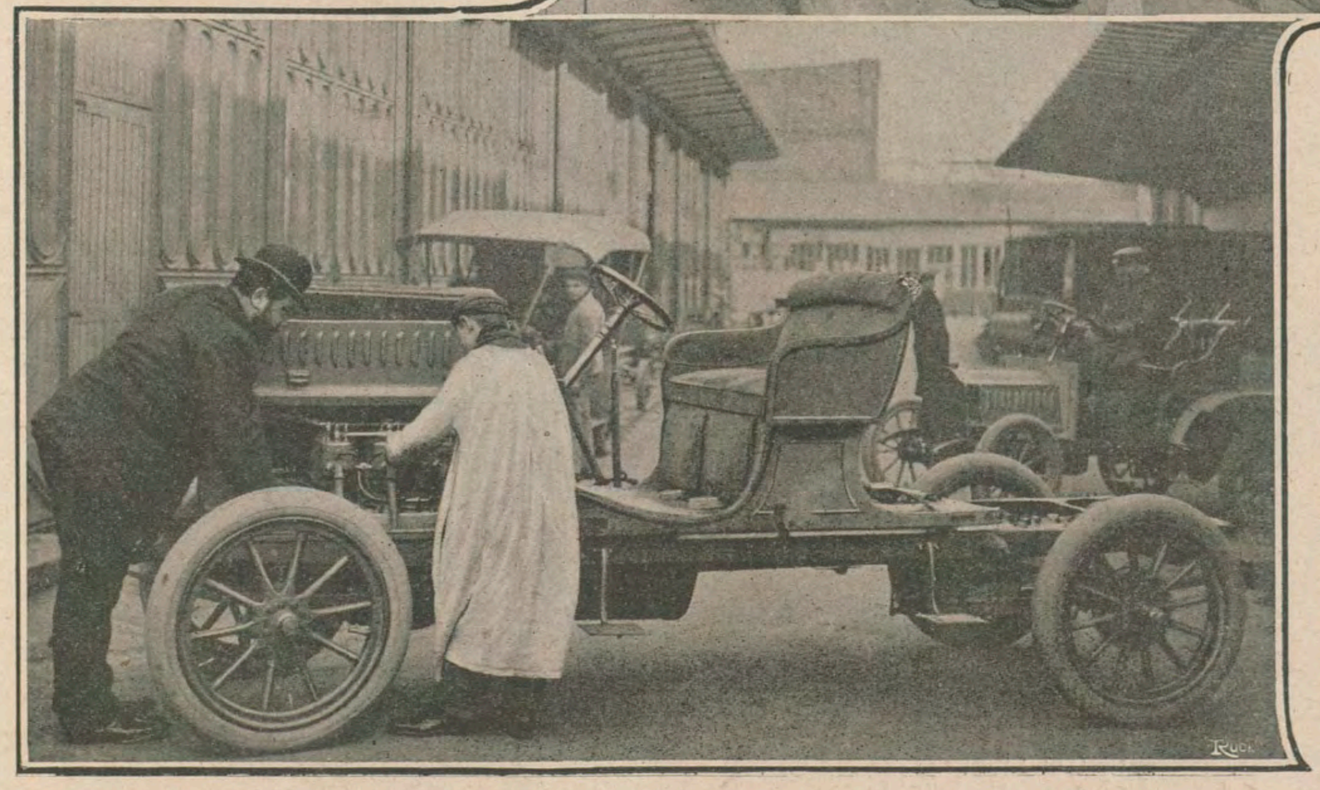
Les grosses pièces de forge sont généralement demandées aux spécialistes ; les petites sont forgées dans l'usine, soit à bras, soit au marteau pilon.

Pendant que la voiture est au ferrage et pour ne pas perdre de temps les peintres commencent par imprimer la carrosserie (donner une première couche de blanc) et lui donnent tous les jours ou tous les deux ou trois jours, suivant que la caisse est pressée, les nombreuses couches d'apprêt qui sont nécessaires.

Quand les couches de vernis sont terminées, la caisse passe aux ateliers des selliers garnisseurs qui coupent les draps, cuirs, maroquins et achèvent d'habiller intérieurement la carrosserie.

L'atelier de cémentation.

On chauffe certaines pièces d'acier dans un four spécial pour en obtenir la cémentation. Un ouvrier suit, au moyen d'une lunette, par un regard pratiqué dans le four, les progrès de l'opération.



Une voiture aux essais.

La voiture complètement montée, est munie d'une caisse de fortune et essayée, avant de passer au service de la carrosserie.

ont une grande importance et sont pour beaucoup dans la satisfaction que l'acquéreur aura de sa voiture : c'est pourquoi nos maisons principales leur accordent une entière sollicitude. Le châssis ne passera à la carrosserie qu'après avoir pleinement fait ses preuves entre les mains du chef des essais. Bien mieux, quand la voiture est entièrement terminée, on lui fait encore subir de nouveaux essais en carrosserie finie, afin de contrôler son état après la dernière opération.

Etablissement de la carrosserie

Peu de personnes soupçonnent l'importance du travail que nécessite l'établissement d'une carrosserie automobile. Il a fallu rompre avec les anciens usages, et surtout avec les vieilles méthodes employées dans la carrosserie hippomobile. Il y a quelques années encore, tout le travail de découpage des bois et de menuiserie était fait à la main : aujourd'hui, la plupart des usines emploient des machines dont le rendement, au point de vue de la rapidité et de la régularité, est infiniment supérieur, d'où un gain de temps considérable dont bénéficient avec joie les clients, toujours pressés d'avoir leur voiture.

Les bois employés, choisis avec soin, doivent subir un séchage d'une durée minimum de cinq à six ans avant d'être œuvrés.

Certaines carrosseries sont faites entièrement avec des panneaux de bois, d'autres avec panneaux en métal. Ces dernières passent à la tôlerie quand l'emballage de leur carcasse est terminé.

Le montage de la caisse terminé, les ferreurs et forgerons commencent immédiatement les travaux de ferrure. La caisse est armée à l'intérieur de fortes équerres qui lui donnent une grande rigidité et lui permettent de résister aux violents chocs de la route. Le montage des ailes est assez délicat.

Le ferrage des portes pour les caissettes fermées est exécuté par une catégorie spéciale d'ouvriers appelés « ferreurs en voitures ». Ce travail est le plus difficile de l'atelier de ferrage et nécessite des ouvriers très exercés.

La voiture revient alors à l'atelier de peinture, où après une soigneuse vérification de son poli, elle passe dans l'étuve de vernissage, qui est très protégée contre la poussière et y reçoit une avant-dernière couche de vernis. Celui-ci une fois sec, est encore poli et la caisse est seulement alors prête à recevoir le vernis final.

Nos lecteurs ont pu juger de la multitude des détails qui entrent dans la confection d'une carrosserie et aussi dans l'établissement d'une voiture automobile. Ils acquerront par là la certitude qu'une bonne voiture coûte nécessairement assez cher, mais qu'en somme, en matière d'automobile comme en bien d'autres, ce qui coûte cher d'achat est souvent ce qui, à l'usage, revient au meilleur marché.

C. Faroux.

N. B. — Les photographies qui illustrent cet article ont été prises aux usines de Dion-Bouton qui, par l'importance de leurs services annexes et leur ancienneté dans une industrie jeune encore, peuvent être considérées comme le prototype du genre.

DU BALLON OVALE

I — GAUDERMAN

Gauderman, avant d'être chauffeur, a passé par tous les sports — Dans tous il a également brillé : football, golf, tennis, aviron — Gageons qu'il remportera les mêmes succès au volant

Gauderman, Stadiste.

Gauderman fut l'un des meilleurs avants du Stade et du R. C. F. Ses succès comme footballeur furent nombreux.

ALBERT Clément, Gauderman et moi constituons le team chargé de représenter la firme Bayard-Clément dans les grandes épreuves d'automobiles de 1907. Tous trois, nous allons courir pour les mêmes couleurs, tous trois, depuis notre plus jeune âge, nous sommes d'intimes amis. Pendant de longues années, Gauderman et moi nous avons joué au football dans la même équipe. Nous étions tous deux avants du Stade. Et nous avons pris part ensemble à de nombreux matches internationaux. Il était dit que dans tous les sports nous continuerions à représenter le même pavillon et ferions partie de la même équipe.

Gauderman, chauffeur.

Gauderman va faire ses débuts en vitesse dans les grandes épreuves. Il montera dans l'équipe Bayard-Clément.

Gauderman a d'ailleurs fait en football ses premières armes avec Albert Clément à l'école Duvignau de Lanneau. Entre temps, il faisait beaucoup d'aviron, remportait ainsi en 1900 le Grand Prix interscolaires et faisait une ample moisson de coupes réservées aux juniors. Le tennis, le golf n'ont pas davantage de secrets pour lui. Mais le sport qui devait le passionner le plus, celui dont Albert Clément devait lui faire apprécier les agréables sensations, c'est l'automobile.

Depuis les débuts du jeune chauffeur prodige, Gauderman lui sert en quelque sorte de manager. Maintenant, il est arrivé à une réelle maëstria dans l'art de conduire, mais sans rien retirer à ses mérites, je dois avouer que la première fois qu'il conduisit une voiture dans Paris, il réussit à s'emboutir boulevard Malesherbes. Il n'avait qu'une 9-HP. Humilié de ce premier début, il travailla avec rage, aussi à chaque grande épreuve, peut-on admirer sa compétence lorsqu'il mène le fourgon de la maison Clément contenant pneumatiques et pièces de rechange pouvant servir à Albert. Couvert de la tête aux pieds de graisse et d'huile consistante, on a peine à reconnaître en lui le parfait gentleman que l'Europe nous envie.

Il est là, surveillant tous les ouvriers, préparant les pneumatiques, observant les chambres à air, regardant les pièces de rechange, et dès qu'Albert arrive, il se précipite auprès de lui, l'encourage et en quelques mots sait lui redonner l'énergie nécessaire pour terminer l'épreuve. Gauderman va courir pour la première fois en vitesse, mais il connaît depuis si longtemps les coulisses des courses qu'il pourrait en remontrer à bien des chauffeurs.

Voyage vite décidé

L'an dernier, c'était lors de la Coupe Vanderbilt, Albert Clément allait y prendre part. Gauderman était désespéré de ne pouvoir l'accompagner. C'était la première course de son ami à laquelle il n'assistait pas. Enfin, faisant contre fortune bon cœur, il se contente d'aller lui dire adieu à la gare. Mais là, voir le train sous pression ranima ses regrets.

— Pourquoi ne viendrais-tu pas? lui dit en riant Albert.

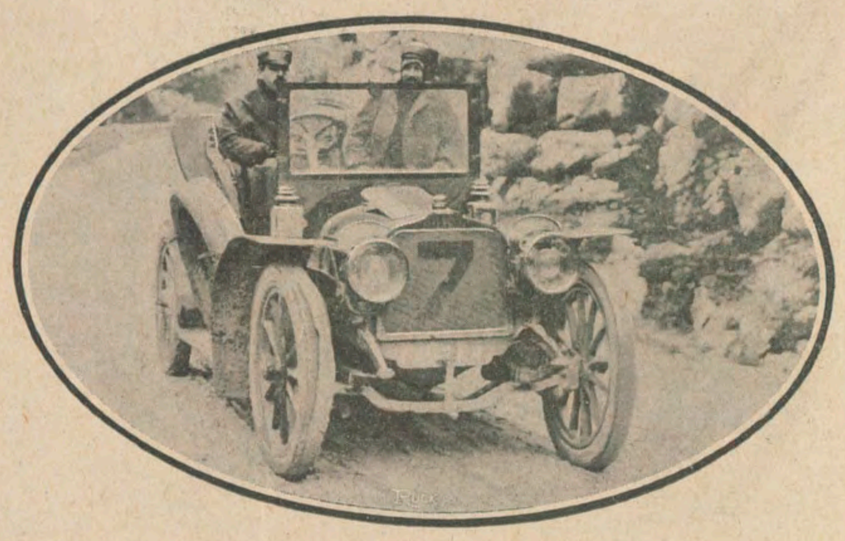
— Après tout, c'est une idée.

Et, sans le moindre bagage, avec 23 francs en poche, le voilà parti pour l'Amérique.

Les décisions promptes, l'énergie, le courage et le sang-froid sont les caractéristiques de Gauderman. La première fois qu'il conduisit dans une épreuve, ce fut dans la récente course de Paris-Monte-Carlo et retour, où il fut très remarqué. Il prouva dans cette épreuve qu'il possédait toutes les qualités nécessaires pour être un conducteur émérite. Le coup d'œil, la notion des distances pour prendre les virages et la prudence. Car, ne l'oublions point, Gauderman est un homme très prudent. Il n'aborde point les virages à 20 kilomètres à l'heure, mais il les prend de telle sorte que le plus craintif ne peut avoir peur quand il est à ses côtés. Dans Paris-Monte-Carlo il n'avait d'ailleurs point un poltron avec lui.

Il était accompagné par notre ami, Allan Muhr, un autre footballeur qui lui servait de mécanicien. Encore un qui tournera, un jour ou l'autre, à l'automobile. Il faut croire que le ballon ovale possède les propriétés de la ligne droite en géométrie : elle est le plus court chemin, paraît-il, pour... arriver au volant.

GARCET
DE VAURESMONT.



Gauderman dans les épreuves de tourisme.

Gauderman a débuté dans Paris-Monte-Carlo où il a prouvé des qualités de conducteur et de parfait mécanicien.

AU VOLANT

II — GARCET DE VAURESMONT

Garcet, chauffeur.

Garcet montera cette année pour la marque Bayard-Clément. C'est un excellent conducteur et un mécanicien de premier ordre.

Garcet est déjà un vieux de l'automobile. Peu d'hommes ont fait preuve d'une semblable énergie dans leur carrière, aussi les succès doivent-ils lui revenir de droit

Si Garcet a pu raconter que ma première sortie fut signalée par un incident boulevard Malesherbes, il m'est facile aussi de rappeler l'une de ses prouesses. Il avait fait croire à la maison Gladiator qu'il conduisait à la perfection, alors qu'il savait tout simplement que dans une automobile il y a un volant dont on se sert pour aller à droite ou à gauche. Aussi, la première fois qu'il conduisit ce fut un spectacle inénarrable. Ce qui devait arriver arriva : Garcet renversa une petite voiture d'oranges et se vit bientôt entouré par une multitude de fruits. C'était coquet, élégant, mais peu en rapport avec ses intentions. Tranquillisez-vous, toutefois, depuis, il a appris à conduire et il saura mener sa voiture Clément sur le chemin de la gloire... à plus de cent à l'heure.

Peu de carrières peuvent être comparées à la sienne. Je ne dirai jamais assez toute l'admiration que j'éprouve pour cet ami sincère, doué d'une énergie que seule peut donner la pratique des sports.

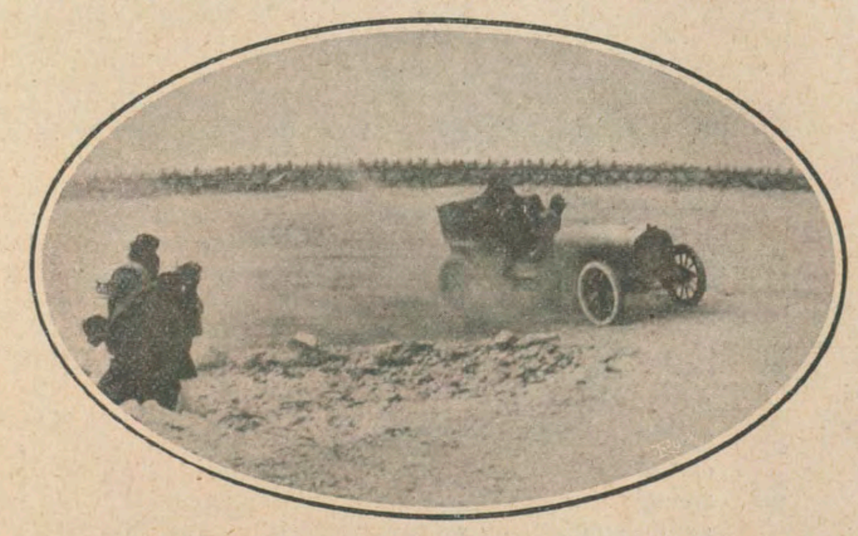
Une belle carrière En 1899, un revers de fortune causa la ruine de sa famille. Lui, habitué jusqu'à ce jour à avoir ses aises, à mener l'existence d'un jeune rentier, était obligé de travailler pour vivre. Son parti fut vite pris. Sous un nom d'emprunt, il alla s'embaucher comme apprenti-électricien. Pendant dix-huit mois, il resta à l'atelier, où il apprit la mécanique, et quand il en sortit, pas un secret ne lui était inconnu. Il quitta la blouse d'ouvrier pour entrer chez Gladiator comme voyageur. Il y resta cinq ans et demi. Au cours de cette longue période, il visita toute l'Europe en automobile. C'est là qu'il apprit à conduire les grosses voitures sans mécanicien. Aussi peut-on dire qu'au volant, Garcet est absolument comme chez lui et qu'aucune anicroche ne se produit sans qu'il en découvre aussitôt la cause.

Ses voyages lui ont laissé d'excellents souvenirs qu'il se plaît à raconter : un jour, en Espagne, il tomba dans un bac et 9 mètres d'eau recouvrirent sa voiture, une autre fois, il passa toute une nuit dans un trou de neige dans les Vosges. Puis, allant de La Haye à Amsterdam, quel ne fut pas son étonnement, à son réveil, de s'apercevoir qu'il était débarqué en Angleterre. Enfin, il a eu l'honneur de piloter la première voiture qui ait été de Madrid au Portugal. Sa valeur le fit apprécier de la maison Delaunay-Belleville, où il entra et où il resta pendant deux ans comme chef des essais. C'est là que, guidé par M. Barbarou, pour qui il conserve une grande reconnaissance, il s'est perfectionné dans l'art de conduire.

Enfin, en juillet 1906, son rêve se réalisait. Avec quelle joie il m'annonça qu'il allait conduire dans les importantes épreuves du Ventoux et de Salon ! Cependant, il avait déjà triomphé dans des concours de tourisme : en 1902, il finissait premier de sa catégorie dans les Reliability Trials. En 1903, dans un concours à Montpellier et en 1904, à Aix-les-Bains, il prenait encore la première place de sa catégorie. Il courut aussi au Circuit des Ardennes belges.

Ce n'est point parce qu'il est de mes amis, mais Garcet est l'un des chauffeurs en qui j'ai le plus de confiance. « Pour être bon conducteur, dit-il, il faut avoir l'obéissance immédiate des muscles à la perception de la vue et de l'ouïe » ; et cette obéissance, il la possède complètement. Le public s'en rendra compte, d'ailleurs, dans les grandes épreuves de 1907, où, j'en suis convaincu, il brillera avec Albert Clément. Espérons que moi aussi, moi qui complète le trio, je ne ferai pas trop piètre figure à leurs côtés. Avant de se consacrer à l'automobile, Garcet avait déjà une brilante carrière sportive derrière lui. Footballeur émérite, membre de la première équipe organisée en France et avant dans tous les grands matches internationaux, boxeur, joueur de tennis, cavalier (il monta dans des militarys), sa devise peut être : « Je suis sportsman et rien de ce qui est sportif ne m'est étranger. »

GAUDERMAN.



Un virage dans la course du Mont-Ventoux.

Garcet de Vauresmont, après avoir remporté d'importants succès dans des épreuves de tourisme, s'est révélé dans la course du Mont-Ventoux. Nous allons, cette année, le voir briller au premier rang.

Garcet, footballeur.

Garcet de Vauresmont est un vieux footballeur. Il appartenait à la première équipe de rugby qui ait été organisée en France. Ce fut l'un des meilleurs avants du Stade.

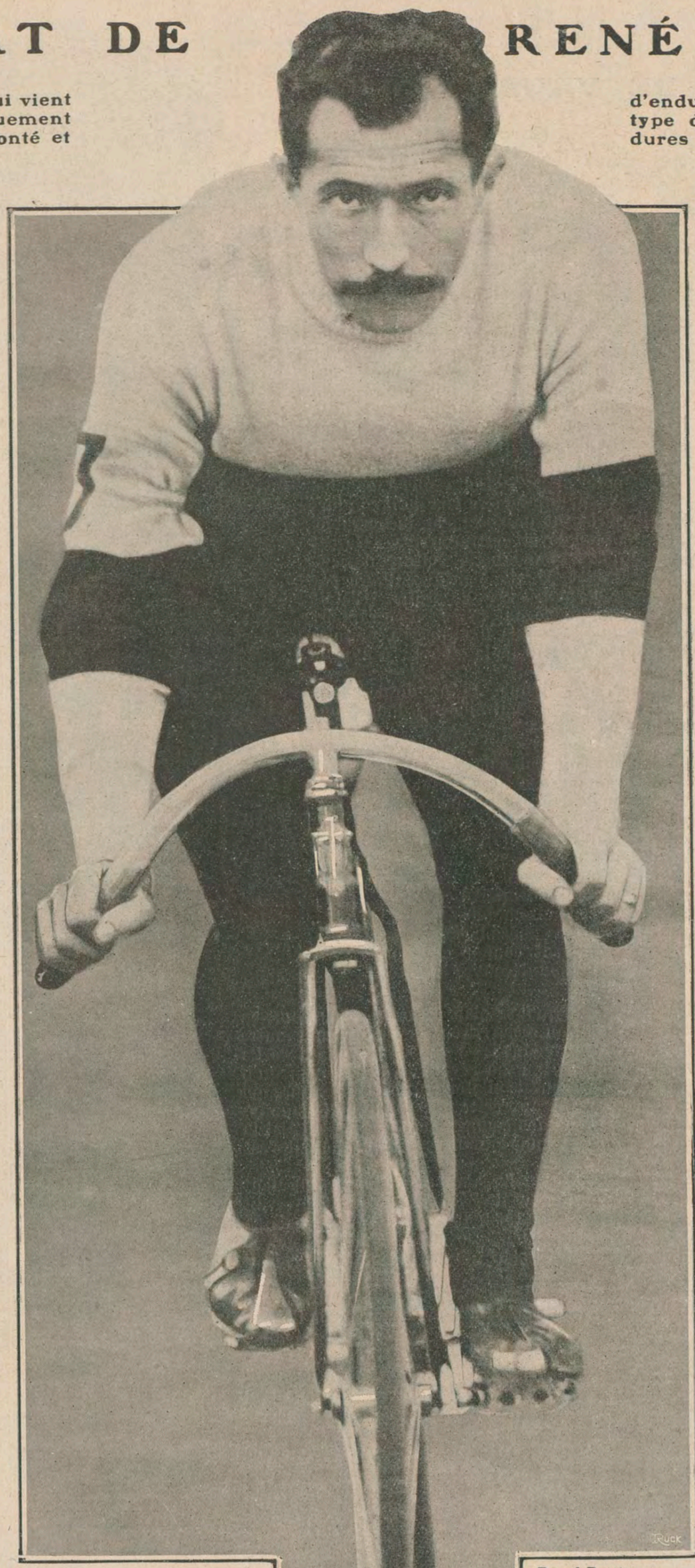
LA MORT DE RENÉ POTTIER

Le roi de la route qui vient de disparaître si tragiquement fut un prodige de volonté et d'endurance ✍ Il restera le type du héros des courses dures

Le roi des routiers! le gagnant du Tour de France! le crack quasi-imbattable derrière entraîneurs humains... Le héros du Bol d'Or! au demeurant un maillot blanc et noir, une tête un peu maigre où un nez mince proéminait, une casquette blanche, des jambes qui se balançaient au rythme du coup de pédale; il partait sérieusement, sans un sourire, une exhubérance, une fantaisie, il continuait sa course, sans s'énerver, sans faiblir, mais régulièrement, aussi sérieusement; il gagnait sans manifester plus de joie, plus d'expansion, silencieux, sévère et entêté. Tel était René Pottier, qui, sans qu'on sache pourquoi, vient de mettre une fin brutale à une existence dans toute sa gloire, alors qu'il avait encore une brillante carrière devant lui. Quand Cadolle commençait à rager un peu, quand Cornet se déhanchait sur son vélo en... attrapant ses entraîneurs, quand Trousselier chantait d'allégresse ou pleurait de désespoir, quand Petit Breton, la face creuse, laissait tout de même un sourire découvrir ses dents, Pottier gardait en toute circonstance le visage neutre et froid où l'on ne devinait qu'une chose : la volonté.

Depuis ses débuts au Vélo Club de Levallois, il n'avait pas changé; il n'avait eu qu'un rival dans sa carrière d'amateur; c'est ce même Cadolle qu'il avait retrouvé lorsqu'il était devenu professionnel, le Cadolle, qu'il emmenait des kilomètres sur sa roue, sans pouvoir le lâcher et qui trouvait le moyen de lui prendre une longueur à l'emballage final.

Si Pottier avait la chance de décramponner son adversaire dans une côte, c'était fini, on ne le revoyait plus, il s'en allait tout seul en avant, et les autres avaient beau faire l'impossible pour le rejoindre, c'était peine perdue. Plus une course était dure, et plus il semblait qu'elle fût à son goût; plus il fallait fournir d'efforts, plus sa qualité semblait s'accroître; où d'autres s'énervaient, lui gardait tous ses moyens; il semblait qu'on n'ait jamais demandé à ses muscles ni à son énergie une dépense totale, il finissait avec des traces de fatigue à peine plus marquées que celles qui marquaient son visage au départ. Il apportait de bout en bout d'une épreuve la même opiniâtreté entêtée, la même volonté têtue : quand il abordait le ballon d'Alsace à vingt à l'heure, on le voyait arriver au sommet, à peine plus penché sur sa machine, raidi dans l'effort qu'il s'était imposé. Il descendait la côte à toute allure, sans songer à souffler, retrouvait des côtes ou des paliers, poussait toujours et ne relevait sa figure poussiéreuse que la ligne d'arrivée franchie.



Le stayer

Le célèbre stayer René Pottier, le héros du Tour de France, du Bol d'Or et des courses sur piste derrière entraîneurs humains, s'est suicidé le 25 janvier. Sa mort est regrettée de tous, car il était universellement aimé pour sa valeur et pour sa loyauté.

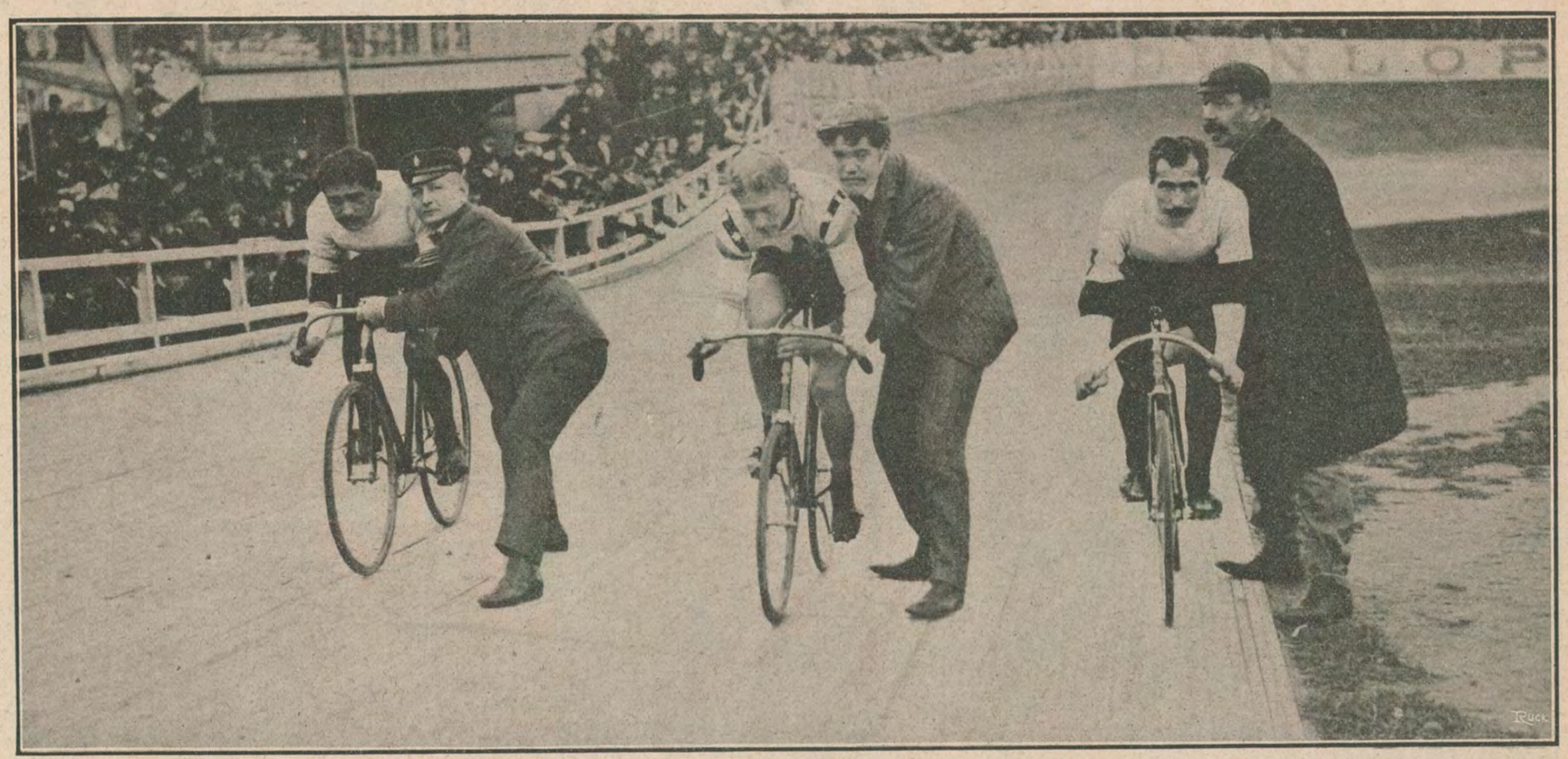
René Pottier.

Le Tour de France On l'a vu au Tour de France seul pendant des étapes; ceux qui savent la monotonie de telles épreuves s'étonnent de sa résistance musculaire et mentale; à quoi pouvait-il songer? Mais c'est bien simple : à rien! il louchait vers les bornes kilométriques, il poussait toujours davantage, dans sa hâte d'atteindre le but. Au contrôle, il avalait les breuvages qu'on lui préparait, il s'inquiétait à peine de savoir à quelle distance étaient ceux qui le poursuivaient, il repartait de la même allure un peu saccadée de dur routier qui connaît la route et qu'elle n'effraie pas.

Pendant les plus rudes étapes de la longue épreuve, il fut toujours en tête, imbattable, gagnant de loin, gagnant de si loin que de telles performances laissaient rêveurs; ceux qui l'ont suivi sont revenus réellement émerveillés de cette endurance incomparable, de cette ténacité qui ne ressemblait à celle d'aucun coureur réputé. Peut-être Arthur Linton apporta-t-il cette même ardeur obtuse, mais il semble que le cœur de Pottier, mieux attaché, n'était capable d'aucune défaillance. On a vu des coureurs courageux, tout à coup s'effondrer sans force sur le bord de la route : lui ne connaissait pas la défaillance. Les vingt-quatre heures du Bol d'Or, il tournait d'une allure égale; le petit jour ne l'abattait pas plus que le soleil torride de midi, il gardait des ressources d'énergie pour lutter contre un hypothétique adversaire, il continuait sans fièvre son labeur, comme un ouvrier qui sait bien que sa tâche pénible lui vaudra les meilleures récompenses.

C'est à peine s'il risquait un sourire lorsqu'on le complimentait, il n'était pas, comme Huret, suivant sa propre expression, marchand de kilomètres. Non, il ne dédaignait pas, la petite fortune que ses muscles lui rapportaient, mais ce n'était pas un coureur intéressé. Chez lui, la course était une fonction naturelle, un besoin instinctif; il avait besoin de se dépenser, il apportait dans les épreuves d'amateurs, cette même énergie et s'il est devenu professionnel, c'est parce qu'on l'a presque contraint, par le raisonnement, à désirer de nouveaux adversaires.

Quand on le considérait, ce n'était pas, à proprement parler, un beau type d'athlète. Il n'était pas mal bâti, mais il en est d'autres qui apportent de plus avantageuses qualités physiques. Il ne paraissait pas avoir un coffre comme Huret; Cadolle, lorsqu'il aura pris de l'âge, ressemblera davantage au roi des coureurs de fond, — il était même moins brillant que Trousselier, par exemple, qui, lui, est trop sujet à la brusque défaillance. Trousselier aime la vitesse, il lâche un peloton sur une route plate et bien roulante, mais, dès qu'il faut donner de durs efforts répétés, il faiblit. Il suffit de se rappeler ses deux Bordeaux-Paris, son retour admirable sur le peloton de tête, cette année, après Orléans, et la défaillance à l'entrée de Versailles, après toutes les côtes si pénibles des Vaux de Cernay et de Château-fort. Pottier avait des muscles secs et robustes; il n'avait pas une livre de graisse à perdre, lorsqu'il



Pottier derrière entraîneurs humains.

Pottier était, pour ainsi dire, imbattable derrière entraîneurs humains. Notre photographie le représente au départ de son match sur 50 kilomètres contre Cadolle et Walthour, où il triomphe, battant le record des 50 kilomètres, en 1 h. 1 m. 4/5, en octobre 1905. Cadolle était à un tour, Walthour à cinq.

Au départ du Tour de France de 1905.

Pottier, dans le Tour de France de 1905, ne fut pas aussi heureux qu'en 1906. Près d'être signalé dans la montée du Ballon d'Alsace, où il lâcha tous ses adversaires, un accident l'obligea à abandonner.

se mettait en piste pour une épreuve comme le Bol d'Or ; et cependant, il ne se consumait pas à la tâche, tant sa qualité musculaire était supérieure.

Aurait-il pu résister très longtemps à des travaux aussi pénibles que ceux qu'il s'imposait ? Il avait la sagesse de prendre, à la fin de l'année, un repos bien gagné ; il devait, dès le début de la saison, se remettre à l'ouvrage : on devait le voir dans Paris-Roubaix, mais ce n'était pas une épreuve assez dure pour lui, il se fût fait battre à l'arrivée ; on devait le revoir dans Bordeaux-Paris. Il aurait couru le Tour de France, et, cette fois encore, il aurait eu bien des chances de vaincre, car plus une épreuve offre de difficultés et nécessité d'endurance et d'énergie, plus René Pottier disposait de ressources nouvelles qui lui promettaient la victoire.

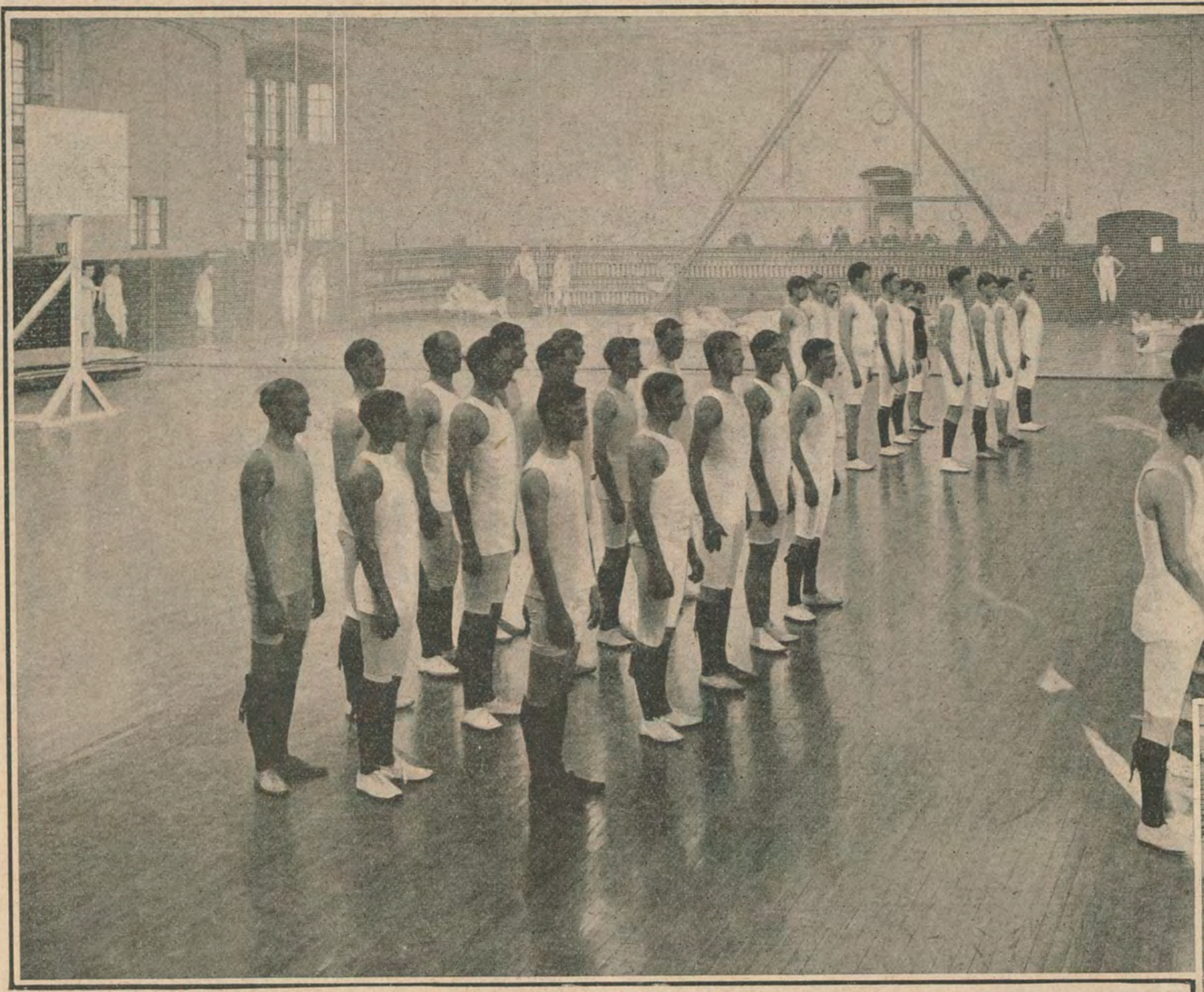
Mais la fatalité en a décidé autrement. Le pauvre Pottier, dans un moment de folie (on ne peut expliquer autrement son acte), a été décrocher une de ses machines de course et s'est pendu à la même place ! Aucune mort ne pouvait causer autant de tristesse, car c'était un loyal et sympathique coureur, qui ne laisse que des regrets

ROBERT DIEUDONNÉ.

La dernière victoire de Pottier.

Dans le Bol d'Or de 1906, Pottier triompha, couvrant 925 kilom. 200, dans les 24 heures. Ce fut, hélas ! sa dernière course, partant sa dernière victoire.

L'ATHLÉTISME

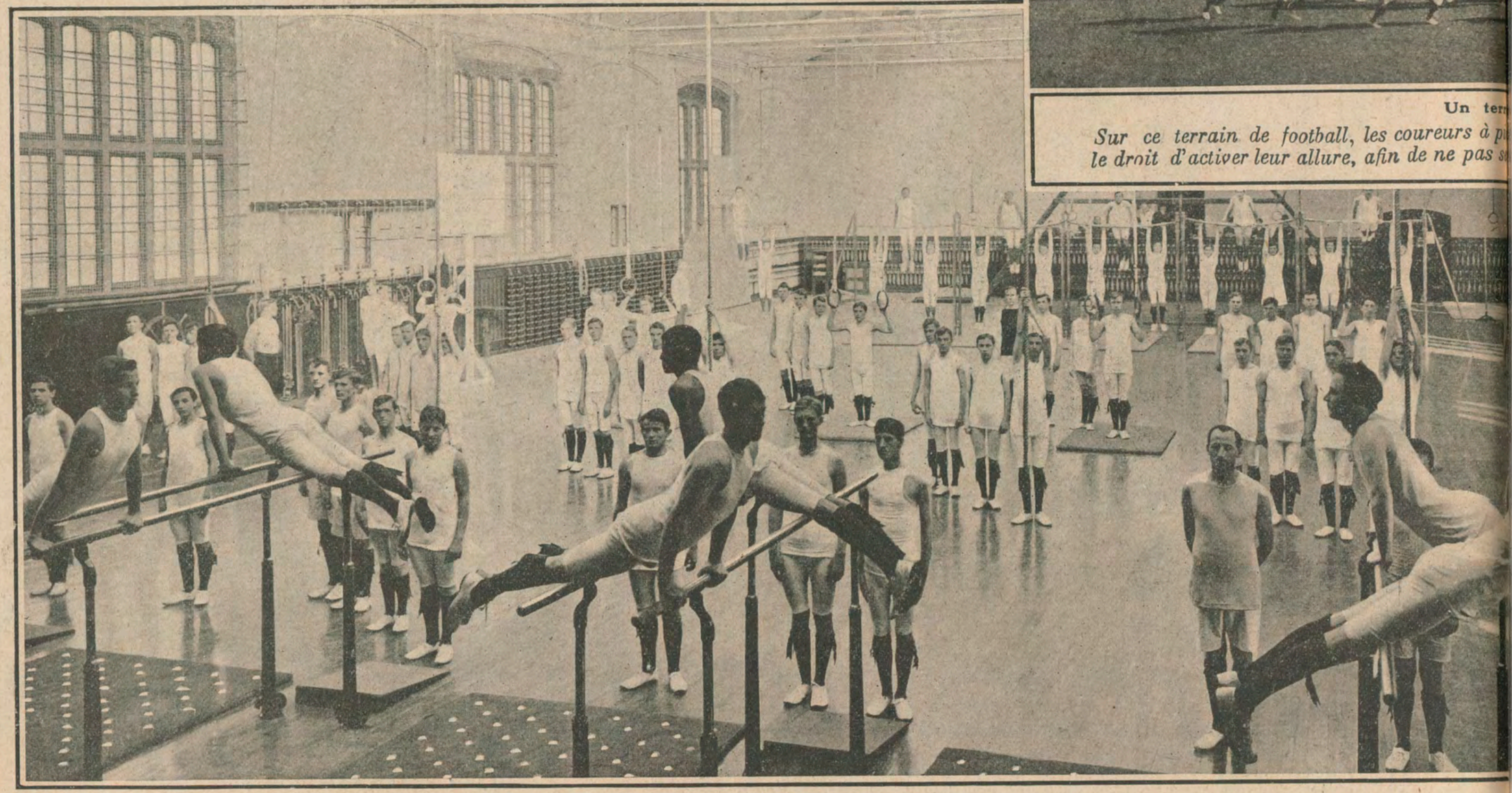


La gymnastique suédoise.

Tous les mouvements de gymnastique suédoise permettant l'assouplissement des muscles sont exécutés d'une façon rationnelle en Amérique.

Un ter

Sur ce terrain de football, les coureurs à p
le droit d'activer leur allure, afin de ne pas s

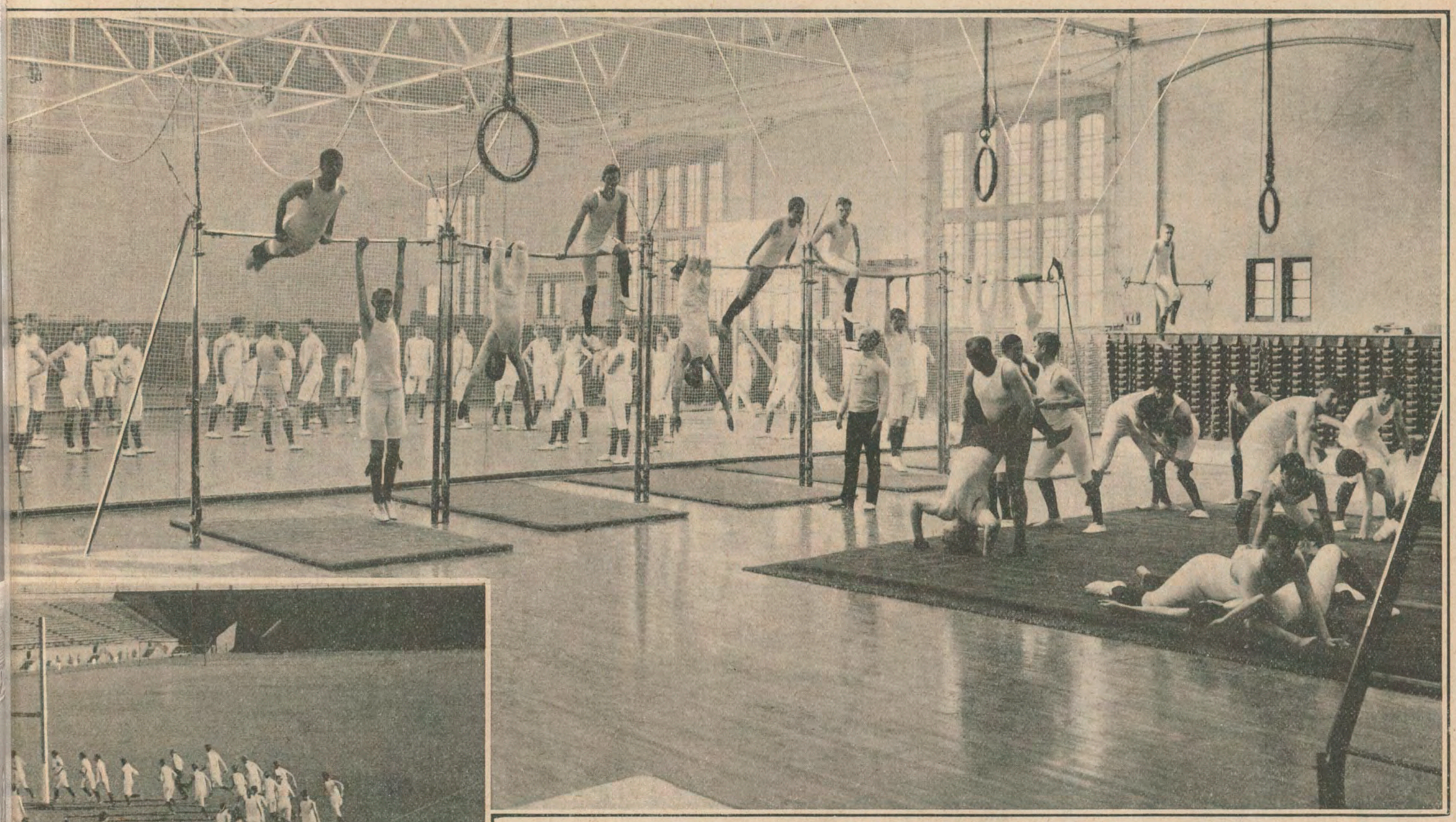


Une salle de gymnastique modèle.

On ne saurait trop envier le sort des Américains, qui possèdent des salles de gymnastique aussi bien comprises, où se trouvent rangés tous les agrès et tous l
appareils et où circulent à flots, l'air et la lumière.

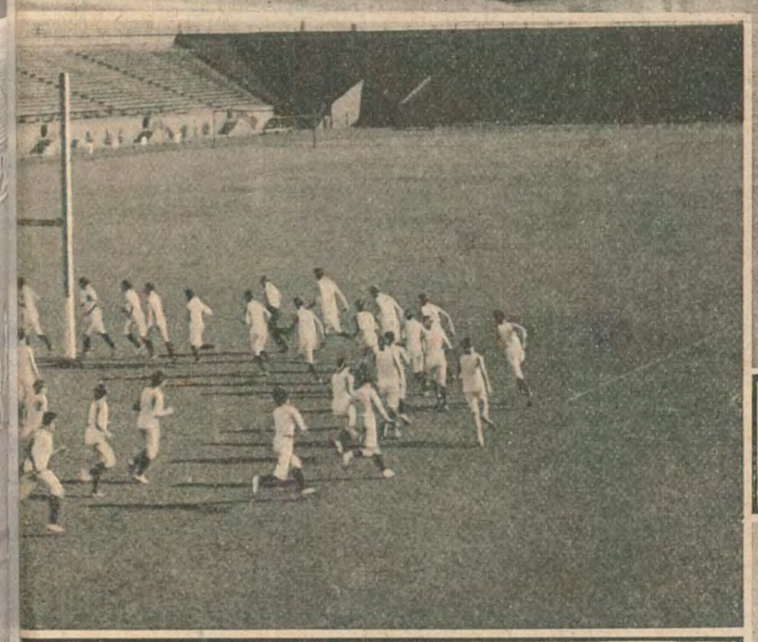
Dans notre numéro de Noël, nous avons déjà publié des photographies prouvant combien l'éducation athlétique était soignée en Amérique. Celles-ci continueront à

EN AMÉRIQUE



La gymnastique raisonnée.

Pendant que certains des élèves s'entraînent aux appareils, d'autres luttent, apprennent à faire le saut périlleux. Les nouveaux, enfin, se contenten des exercices d'assouplissement.



football.

upés s'entraînent à la course. Ils n'ont pas
er et perdre ainsi les bienfaits de leur travail.

L'entraînement au football.

angés sur plusieurs files, les athlètes américains, afin d'acquérir une grande dextérité dans les passes, s'exercent pendant de longs moments à passer le ballon du premier au dernier.

nos lecteurs la beauté des salles de gymnastique, ou rien n'est laissé au hasard, où se trouvant tous les appareils pouvant avoir une utilité pour tous les sports.

ENTRAINEURS ET ENTRAINÉS

Quelques considérations sur la haute importance de la place que les entraîneurs cyclistes tiennent vis-à-vis de leur coureur

Les sportsmen prétendent, non sans raison, que l'introduction de l'entraînement — et surtout de l'entraînement mécanique — dans les courses cyclistes a complètement faussé le sens de ces épreuves. Sans doute l'appréciation est exacte, mais elle l'est surtout sous le rapport du rôle respectif de l'entraîneur et de l'entraîné. Car il n'existe pas de sujet sur lequel le public en général professe des idées plus erronées.

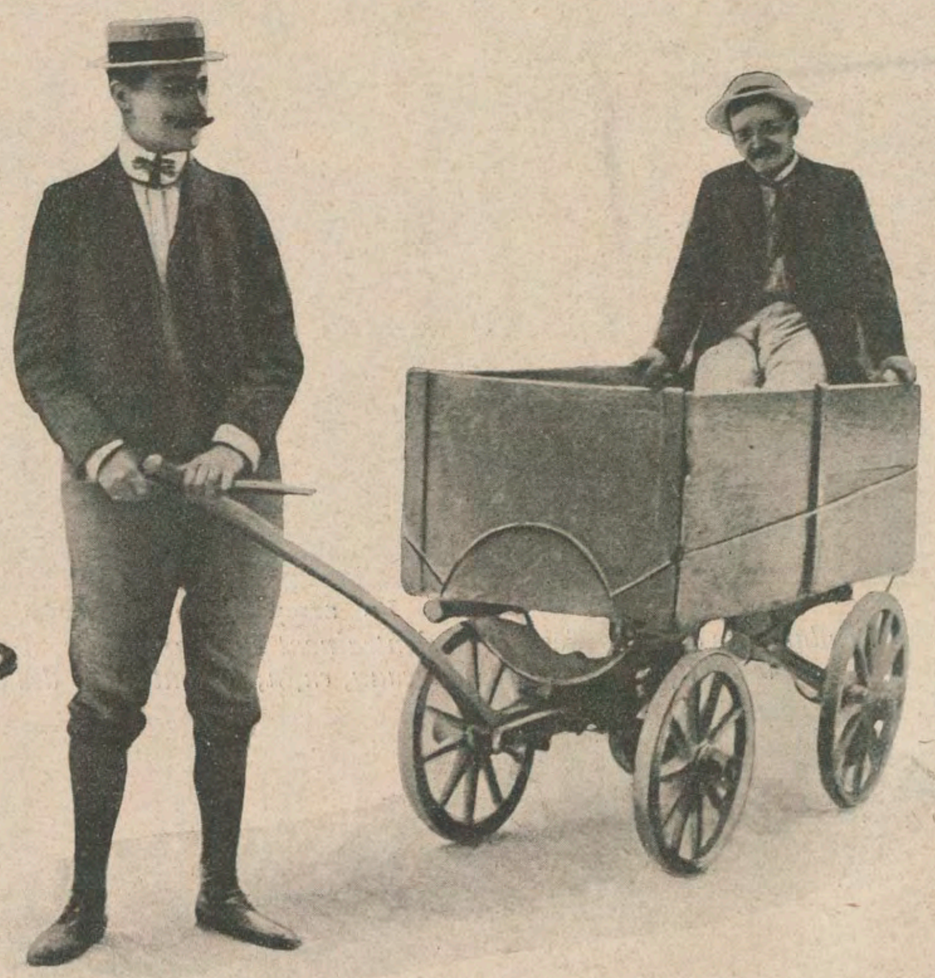
Allez au vélodrome, un jour où s'y déroulent les péripéties d'une course avec entraîneurs à motocyclette, suivez de près ses multiples incidents, non pas en profane, mais en connaisseur.

Et vous serez stupéfait d'entendre les réflexions véritablement absurdes que provoquera la course parmi les spectateurs, dont une partie au moins se compose pourtant d'habitués. Couramment, par exemple, vous entendrez dire : « Avez-vous vu comme X marchait ! Il n'y a pas à dire le contraire, il est bien meilleur que les autres ! »

Pas un spectateur sur vingt ne paraît se rendre compte que si X a montré, ou plus exactement paru montrer, une certaine supériorité sur ses concurrents, c'est tout simplement parce qu'il disposait d'une motocyclette ou d'un entraîneur (souvent des deux) meilleurs que ceux qui lui étaient opposés. Dans ces conditions, le non-sens est flagrant qui attribue à un homme tout le mérite d'une performance, alors que sa part est en réalité des plus minimes. Vîtes vous jamais un journal hippique dire que le Grand Prix de Paris a été gagné par Stern, sans même mentionner le nom du pur sang qui portait le jockey à la victoire ? Ce serait plutôt le contraire.

En réalité, la logique et la justice commandent de citer l'un et l'autre, de même qu'elles commanderaient d'accorder, dans les résultats d'une course cycliste avec entraînement mécanique, une place au moins égale à l'entraîneur et à l'entraîné.

Gus. Lawson.
Ce qui fait la force de l'équipe Lawson-Walthour est l'homogénéité.



Bardonneau... entraîne Fossier.
Lorsqu'il était à Genève, où il venait de remporter le championnat du monde de demi-fond amateurs, Bardonneau fit visiter la ville à Fossier en le traînant dans une charrette. C'était bien son tour d'entraîner son entraîneur.

Walthour.
Le roi des coureurs de demi-fond doit la plupart de ses victoires à son habile entraîneur, Gus. Lawson.

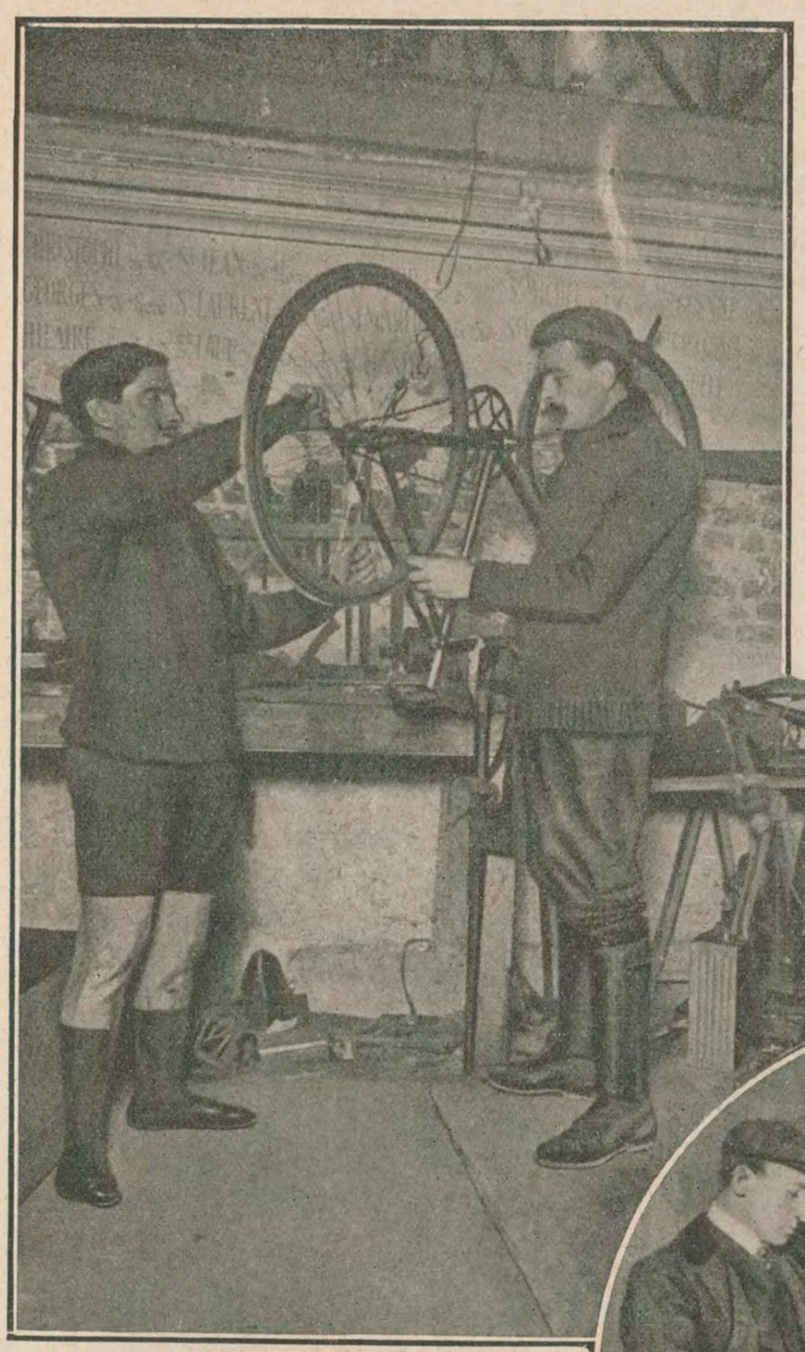
Guignard et Péguy.
Guignard, le recordman du monde de l'heure, a abandonné Bertin pour prendre Péguy comme pacemaker.

A force égale, le cycliste bien entraîné triomphe

La remarque est surtout juste en ce qui concerne la machine. Derrière un moteur incapable de l'emmener à une vitesse suffisante, le plus fort stayer du monde sera battu par plus mauvais, c'est évident. Mais vous auriez tort de croire que l'homme qui pilote la machine d'entraînement ne compte pas. Son rôle revêt au contraire une importance d'autant plus grande que le coureur placé dans son sillage lui est mieux connu, qu'il est plus habitué à l'entraîner, qu'il connaît ses qualités et ses défauts et peut atténuer les effets de ceux-ci, tout en tirant le meilleur parti de celles-là.

Pour une plume plus subtile que la mienne, il y aurait des pages à écrire sur cette psychologie de l'entraîneur et de l'entraîné, devenus de véritables associés, qui concourent tous deux au succès et ne l'obtiendront qu'au prix de l'entente la plus étroite. Un entraîneur qui ne connaît pas son coureur le handicape et se handicape lui-même terriblement. Il ne saura jamais, au moment propice, doser l'effort qui peut être demandé à son homme avec toute la rigoureuse exactitude qui est nécessaire et lui imposera une tâche au-dessus de ses forces, à moins qu'il ne tombe dans l'excès opposé. Circonstances également préjudiciables si l'on songe qu'il en est des batailles du muscle comme des autres et qu'elles se gagnent ou se perdent en une minute de décision, sur une occasion qui peut ne point se représenter.

Evidemment, m'objectera-t-on, le coureur doit théoriquement diriger la marche de son entraîneur. Dans la réalité, il en est tout autrement et l'entraîné n'est plus (voilà la grosse objec-



Contenet et Pillas.

Contenet a formé équipe avec Pillas pour cette année. Contenet est le seul coureur qui possède tout un matériel d'entraînement.

André.

Un excellent pacemaker, qui cherche plus à faire gagner des courses à son poulain qu'à battre des records.

Darragon.

Le champion du monde de 1906, l'homme le plus redoutable en ce moment derrière entraîneurs.

tion du sportsman contre ce genre de course) qu'un automate dont le seul effort consiste a rester, quoi qu'il advienne, dans le sillage du moteur chargé de le mener au poteau.

Aussi bien, il en est de même dans les épreuves derrière entraîneurs humains. Jadis, il y avait quelques équipes qui faisaient infailliblement triompher leur poulain, les Cabaillot, les Jallu, les Dacier. Ceci tend à prouver que toujours, dans toutes les épreuves derrière entraîneurs, quel que soit l'entraînement employé, ce seront ceux qui seront favorisés qui remporteront une victoire certaine. Jamais on ne pourra établir une comparaison absolument exacte entre deux stayers.

Et cela est si vrai que nous voyons toujours triompher le associations sérieuses de coureurs et d'entraîneurs, alors qu'une certaine pratique a rompu les deux hommes à l'habitude et les a appris à se bien connaître. Les exemples sont fréquents de bons stayers ayant connu la gloire, alors qu'ils jouissaient des services de tel entraîneur et qui, l'ayant délaissé, ont vu s'éclipser leur étoile. Ils sont tout aussi fréquents d'hommes qui n'avaient jamais réussi à percer, alors qu'ils devaient, à chaque exhibition, se placer dans le sillage d'une nouvelle machine et qui sont devenus des champions, aussitôt que les circonstances leur ont permis de supprimer ces brusques et continuels changements.

Fructueuses Associations Tous nous sommes d'accord pour reconnaître à l'Américain Walthour une réelle supériorité sur la plupart de ses concurrents dans la spécialité qui nous occupe ici. Or, voyez-vous Walthour restant quasi-invincible tout en changeant constamment d'entraîneur? Evidemment non, parce que, outre sa qualité, il est servi par la parfaite connaissance qu'une longue habitude a donnée de lui à son fidèle Gus Lawson.

Avant l'apparition de ce dernier, Walthour était toujours tiré par Hoffmann. Depuis cinq ou six ans au moins, le crack d'Atlanta n'a pas collé derrière une motocyclette qui ne fût pas pilotée par l'un ou l'autre.

Une autre association dont le succès démontre surabondamment l'exactitude de ma théorie fut celle que formaient, voici trois ou quatre ans, Contenet et Marius Thé. Pendant plus d'une saison, Contenet se montra invincible, grâce à l'aide du chauffeur marseillais. Il est du moins permis de le croire, puisque avant lui, un fait identique s'était produit pour Tom Linton, dont la saison avait été une longue succession de triomphes, tous remportés avec la collaboration du maître-entraîneur, dont Contenet devait ensuite recueillir les services; bien mieux, après Contenet, ce fut l'infortuné Dangla qui devait trouver tragiquement la mort sur un vélodrome allemand, à l'heure où il paraissait s'affirmer comme un des tout premiers rôles européens.

Citerai-je encore à l'appui de ma thèse Guignard et Bertin, Darragon et Hoffmann, Nat Butler et Péguy, Bruni et Reimers, et tant d'autres encore, dont les noms m'échappent? A quoi bon, puisque la cause me paraît entendue et qu'elle établit que la collaboration d'un bon entraîneur est chose absolument indispensable à la réussite d'un coureur de demi-fond.

D'ailleurs, c'est si juste que, dans la plupart des cas, la répartition avec son second des bénéfices que le coureur retire de l'exercice de sa dangereuse profession se fait sur un pied de quasi-égalité. Il n'est pas rare de voir l'entraîneur recevoir comme salaire absolument la moitié des prix gagnés par son poulain et même quand le partage n'est pas strictement égal, il a lieu dans une proportion qui assure 40 pour 100 des gains réalisés par le coureur à celui qui a charge de l'amener en première place au poteau d'arrivée.

Cependant, le public n'est pas de notre avis, et lorsqu'un stayer gagne une épreuve, c'est lui qu'il acclame. L'entraîneur retourne discrètement au quartier des coureurs, laissant son poulain récolter ce qu'il a semé. Il est vrai qu'au fond, cette injustice ne doit pas autrement le troubler.

VICTOR BREYER.

Nat Butler et Bertin.

Nat Butler a l'excellent Bertin comme pacemaker. Nul doute qu'avec cet entraîneur, il ne double le cap des 100 kilomètres dans l'heure.

Darioli et Tommy Hall.

L'ex-recordman de l'heure, lorsqu'il a terminé son entraînement avec Darioli, se livre à son passe-temps favori, le billard, où il est passé maître.

LE CRITÉRIUM DE BOXE

Les pugilistes du Critérium de boxe se sont livré des combats acharnés ✍ Tous étaient des combattants de grande valeur ✍ A côté d'eux, a brillé un jeune Français, Marchand, le premier qui ait pu résister aux Anglais ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Pat O'Keef.

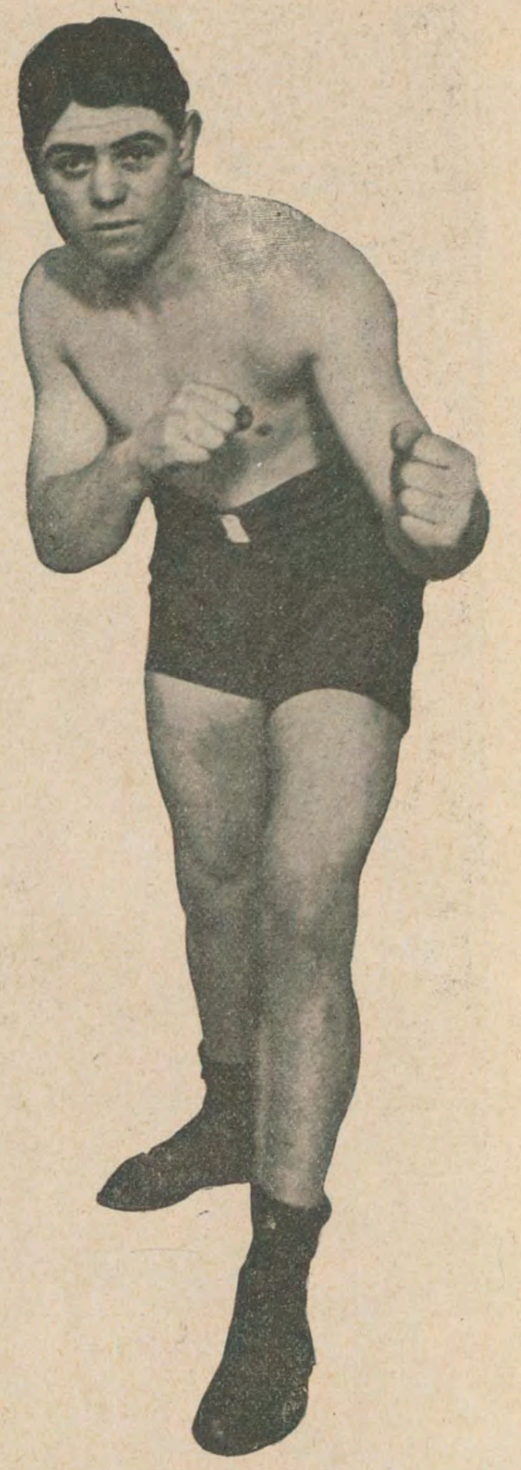
Pat O'Keef a enthousiasmé le public par sa science et sa finesse. Il a prouvé qu'il était bien le véritable champion d'Angleterre.

Mac Grove.

Champion d'Ecosse, avait lancé un défi à tous les concurrents du critérium, mais il n'a pas toujours été heureux.

Marchand.

La révélation du championnat. Un Français qui possède enfin toutes les qualités requises pour être un excellent boxeur.



Peter Brown.

A remporté facilement le championnat des poids moyens. Pat O'Keef, West et lui étaient les meilleurs hommes du lot.

Pour la première fois en France, le Critérium de boxe du Casino de Paris, organisé par M. Jacques Charles, nous a fait assister à de véritables combats. Nous n'avons plus rien à envier à l'Angleterre. Leurs meilleurs hommes sont venus nous montrer les beautés de leur art. Quelques rivalités terribles nous ont valu des matches de toute beauté. L'un des plus intéressants fut celui qui mit aux prises Luke Huntly et Bennett. Il y a deux mois environ, au National-Sporting Club de Londres, ils avaient fait match nul. Aussitôt ils s'étaient lancé un défi réciproque, mais ils n'avaient pu se rencontrer encore. Aussi y allèrent-ils de tout leur cœur, l'autre soir, au Casino. Jamais nous n'avions vu rencontre plus rondement menée. Si bien qu'à la quatrième reprise, alors que Luke Huntly avait déjà par deux fois jeté à terre son adversaire, on le vit chanceler et tomber comme une masse sans cependant avoir reçu de coup justifiant cette chute. Il était knock-outé par l'épuisement. Son vainqueur, plutôt étonné de remporter la victoire, alla s'asseoir, et dès qu'il fut sur sa chaise, il s'évanouit.

Et ils furent nombreux les matches où les boxeurs firent preuve de semblable combativité. Tous les hommes étaient à peu près de la même force. Jamais on ne pouvait prédire avec certitude la victoire de l'un d'eux. Les deux meilleurs étaient certainement Pat O'Keef et Peter Brown. On peut dire aussi que West est de leur classe. Jamais nous n'avons vu pugiliste plus scientifique et plus élégant. Ses assauts sont de véritables démonstrations, jamais il ne tape à côté, il porte toujours son coup à l'endroit voulu et ses esquives sont merveilleuses.

J. M.

NOTES DES ÉDITEURS

Nous rappelons à nos lecteurs que nous avons publié dans notre dernier numéro un questionnaire comprenant douze questions relatives à l'organisation de la *Vie au Grand Air* et aux améliorations susceptibles d'y être apportées. Nous les prions de vouloir bien y répondre.

Un souvenir sera donné à chacune des dix meilleures réponses et un très joli prix sera décerné à la réponse d'ensemble que nous jugerons être la plus utile pour la *Vie au Grand Air*. Les cinq cents réponses suivantes par ordre de mérite seront mentionnées.

Il ne sera pas tenu compte des réponses arrivant après le 15 mars et les résultats seront publiés le 13 avril.

La grande course d'automobiles de 1907, le Grand Prix de l'A. C. F. est maintenant décidé et le circuit sur lequel il sera couru sera choisi sous peu. Nous rappelons que nous publierons à cette occasion un numéro exceptionnel qui sera le digne pendant de notre numéro de Noël.

Une magnifique couverture, par Bonnat, plus de 60 illustrations relatives à l'œuvre et à la vie de l illustre auteur de *Sigurd* et de *Salammbô*; des articles de Ernest Reyer, Hector Berlioz, Alfred Bruneau, Henriot, Georges Pioch, Félicien Grétry, Raoul Brévannes, etc.; un supplément musical de 24 pages, contenant plusieurs chefs-d'œuvre de Reyer, tel est le numéro de *Musica* de février. PIERRE LAFITTE ET Cie.

ROBL

Champion allemand.

CONCOURS N° 9

Quels Sports pratiquent-ils ?

Nous donnons ici 12 portraits. Tous ces sportsmen pratiquent un sport différent. Veuillez nous dire quels sont ces sports et à quel numéro ils correspondent. Afin d'éviter les dead-heat pour cette question, nous en posons une seconde : Comment se nomment ces sportsmen ? Mais nous insistons sur ce point, qu'i ne sera tenu compte de cette réponse qu'au cas où plusieurs concurrents auraient trouvé la solution exacte de la première question. Nous recevrons les résultats jusqu'au 20 février et nous publierons le palmarès dans le numéro du 9 mars.

Adresser les réponses à *M. le Directeur des Concours des Publications Pierre Laffitte et Cie, 90, Avenue des Champs-Elysées*, en y joignant le bon de concours qui se trouve à la page IV des annonces.

Nous rappelons que nous recevons les solutions du concours de boxeurs jusqu'au 5 février.

1

6

2

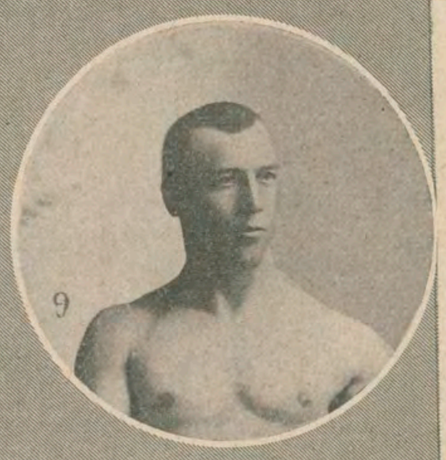
7

12

3

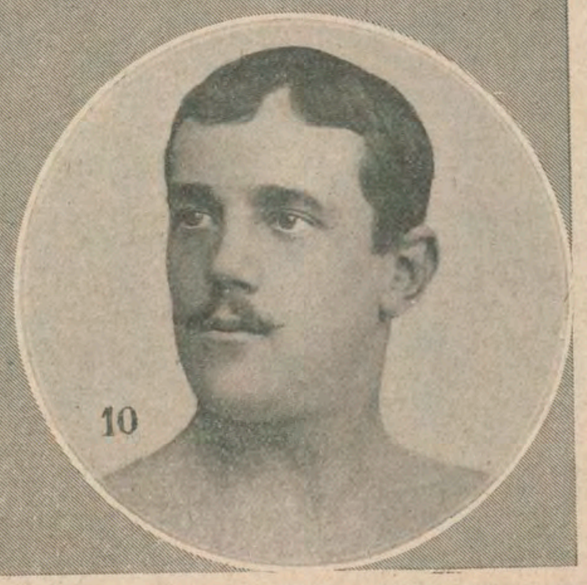
8

4


9

11

5


10

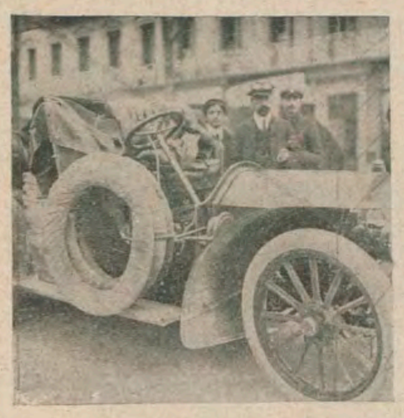
Quel sport pratique chacun de ces douze sportsmen ?

Comment se nomment-ils ?

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE



L'Automobile-Club du Var vient d'organiser un rallye automobile qui a été remporté par M. Schwab, sur 40 HP, 1er du classement général.

SOUS LA PLUIE

Dans notre dernier numéro, un des maîtres de la motocyclette, Giuppone expliquait comment on doit éviter le fâcheux dérapage et comment on peut y échapper par divers subterfuges adroits, tels que mettre un pied par terre pour virer, ou autres de ce genre.

Malheureusement, ce sont procédés peu pratiques quand il s'agit d'une 40 HP ou même d'une simple voiturette. Or, le dérapage est aussi facile avec une voiture à quatre roues qu'avec une motocyclette et plus dangereux encore, et il suffit d'être sorti un peu dans Paris pour se rendre compte des fantaisies auxquelles peut se livrer une voiture sur le pavé gras ou l'asphalte mouillée eût-elle au volant le plus habile des conducteurs.

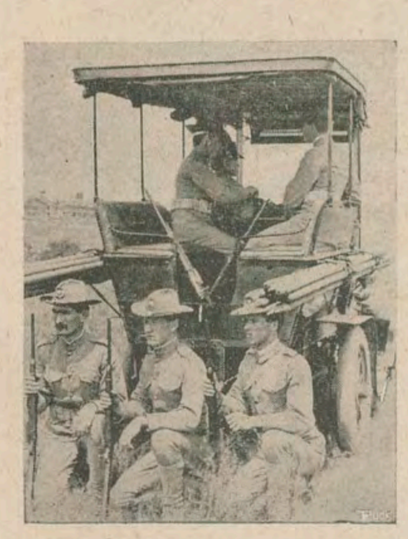
Faut-il donc en arriver à ne plus sortir quand il pleut? Ce serait, sous notre beau ciel parisien, se priver de gaieté de cœur de sa voiture pendant 6 mois sur 12; faut-il se confier aux antidérapants? Je n'hésite pas à répondre oui.

Il en est de tant de sortes que les amateurs n'auront que l'embarras du choix. Je ne peux que leur conseiller d'adopter le plus simple et le plus facile à remplacer. Le principe d'ailleurs pour tous est le même: garnir la surface roulante du pneumatique d'aspérités qui mordent sur le sol et l'empêchent de glisser. Tantôt ces aspérités (rivets d'acier cémentés) sont rangées en files, tantôt en quinconce. Une nouvelle marque que j'ai pu voir récemment les dispose sous forme de plaquettes réparties symétriquement en deux rangées par rapport au plan médian de la jante et inclinées à 45° sur ce plan dans le sens du roulement.

Cette disposition, qui assure une résistance bi-latérale à l'effort dérapant, de quelque côté qu'il se produise, me semble rationnelle.

Quel que soit le modèle adopté, se souvenir que si l'on met un seul antidérapant à l'arrière, la roue opposée travaille bien davantage, et que si l'on en met un à l'avant et l'autre à l'arrière, il convient de les croiser.

F.-A. Wheel.



L'Amerique, imitant l'exemple donné par les autres nations, utilise l'automobile dans l'armée. Cette voiture sert à la télégraphie sans fil.

CYCLISME

Les deux frères Bedell, les coureurs américains bien connus, viennent d'arriver à Paris, où ils espèrent recueillir une ample moisson de lauriers.

LA CIRCULATION DANS LES CHAMPS-ÉLYSÉES

Nos braves édiles, de concert avec le préfet de police, viennent de réglementer la circulation des véhicules automobiles dans les Champs-Elysées Dorénavant, les voitures à moteur devront circuler à droite et à gauche de l'avenue, sur les bas côtés formés par le trottoir et la première rangée de refuges échelonnés entre la place de la Concorde et le rond-point, l'allée centrale restant réservée aux voitures à chevaux et aux cyclistes.

Je suis forcé d'avouer que les cyclistes sont un peu délaissés en l'occurrence. Ils sont relégués à l'allée centrale avec les voitures à chevaux. Ce qui fait que seuls les acrobates pourront sans danger affronter les Champs-Elysées. Avant, il était agréable pour les débutants de longer les trottoirs. Une voiture arrivait-elle? Ils marchaient dans le ruisseau. Craignaient-ils un accident? Ils descendaient de machine et se garaient vivement sur le trottoir. Mais maintenant, fini de rire! Gare à eux, surtout les jours où le pavé sera gras. Les fiacres, les voitures de maîtres, l'omnibus Gare du Nord-Place de l'Alma, qui arpentent à profusion la splendide avenue précipiteront par terre les pauvres pédards. Et avec quelle joie, avec quel entrain les automédons se vengeront-ils des cyclistes qui préfèrent la « petite reine » à leur sapin lent et insipide!

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 20 au 26 janvier.

CYCLISME

Dimanche 20 janvier.

Vélodrome d'hiver. — *Prix Baras* (1.525 mètres): 1. Poulain, en 1 m. 52 s.; 2. Van den Born; 3. Dupré.

Match Guignard-Robl (60 kilomètres derrière motocyclettes): 1. Guignard, en 45 m. 15 s. 2/5; 2. Robl (à 15 tours 1/2).

ATHLÉTISME

Dimanche 20 janvier.

Challenge Dezavis (12 kilomètres): 1. Agostini, 53 m. 50 s.; 2. Daubain; 3. Taupain.

Challenge de la Vie au Grand Air (12 kilomètres): 1. Welding, 47 m. 45 s.; 2. Bailly; 3. Drouet.

Vélodrome Buffalo. — *Football Association.* — La Fédération Gymnastique et Sportive des Patronages de France bat par 4 buts à 3 le North London Amateurs Football Club.

HIPPISME

Dimanche 20 janvier.

Courses à Nice. — *Prix de Monte-Carlo* (3.000 mètres, haies, handicap): 1. Magon, à M. Liénart (H. Holt.); 2. Valse bleue; 3. L'Epave. (9 partants.)

Mardi 22 janvier

Courses à Nice. — *Prix Desroscs* (course de haies, 2.800 mètres): 1. Orangerie, à M. Vagliano (Turner); 2. Midinette; 3. Syriaque. (5 partants.)

LE CORDINGLEY SHOW A L'AGRICULTURAL HALL, LONDRES

Le succès de la douzième Exposition Internationale de l'Automobile, organisée par M. C. Cordingley, propriétaire du *Motor Car Journal*, s'annonce sous de brillants auspices, plus de deux cents maisons ayant déja retenu des emplacements.

Le Salon aura lieu, comme d'habitude, à l'Agricultural Hall, Londres, du 6 au 13 avril 1907.

Outre les automobiles de tourisme dont toutes les marques renommées seront représentées à l'exposition, il y aura des sections spéciales pour les poids lourds, omnibus, camions, etc., canots automobiles, ballons dirigeables, aéroplanes, etc., la dernière section étant sous les auspices de l'Aéro Club de Grande Bretagne.

NOTRE HORS-TEXTE

Robl, le meilleur stayer allemand, dont nous donnons le portrait en hors-texte, n'a pas été très heureux jusqu'ici en France. Mais cela n'enlève rien à ses qualités. Il est habitué à rouler sur les pistes d'outre-Rhin derrière les tandems et ne s'accommode pas facilement de l'entraînement par motocyclette.

ATHLÉTISME

Le challenge Dezavis, disputé le 20 janvier, à Saint-Cloud, sur 12 kilomètres, a été remporté par Agostini, en 53 m. 30 s. Notre photographie représente Gaby qui s'est classé 9e.

LA CAISSE A SES RAISONS...

Je parlais, la semaine dernière, de la conduite bizarre tenue par l'U. S. F. S. A. à l'occasion du match qui s'est disputé au vélodrome Buffalo entre un club anglais et l'équipe d'association de la Fédération générale des Patronages. Des discussions se sont élevées à propos de la qualité des joueurs de cette fédération.

Il y a certainement moins longtemps que le ballon rond est pratiqué aux Patronages et les représentants de ces derniers seraient fort excusables d'être battus dans une rencontre avec leurs aînés. Mais, encore que cette éventualité soit rien moins que certaine, on peut être sûr qu'elle ne se produira pas, parce que la rencontre n'aura pas lieu. La Fédération des Patronages n'a pas l'heur d'être reconnue par l'Union.

Question de nom — question de baptême, pourrait-on dire. Il paraît que certaines dénominations ont choqué les dirigeants de la rue de Provence.

La Jeunesse chrétienne de Belleville ou l'Association catholique de Saint-Lambert sont des titres qui ne peuvent figurer sur l'annuaire où ils seraient certainement déplacés à côté du Guidon Rigolard de Clichy ou de la Joyeuse Pédale de Bagnolet. Aussi, leurs demandes ont-elles été repoussées, au nom de la liberté de conscience.

Le résultat ne s'est pas fait attendre, et bientôt le trésorier de l'Union encaissera les 10.000 francs de subvention que lui a accordés le ministère de l'Intérieur.

Ce qui prouverait que l'Union avait dix mille fois raison!

Marcel Viollette.

HIPPISME

Nivolet, à Mlle Navratil, qui était l'un de nos plus vieux steeple-chasers de valeur, s'est tué dans le Grand Prix de la Ville de Nice.

SPORT D'HIVER

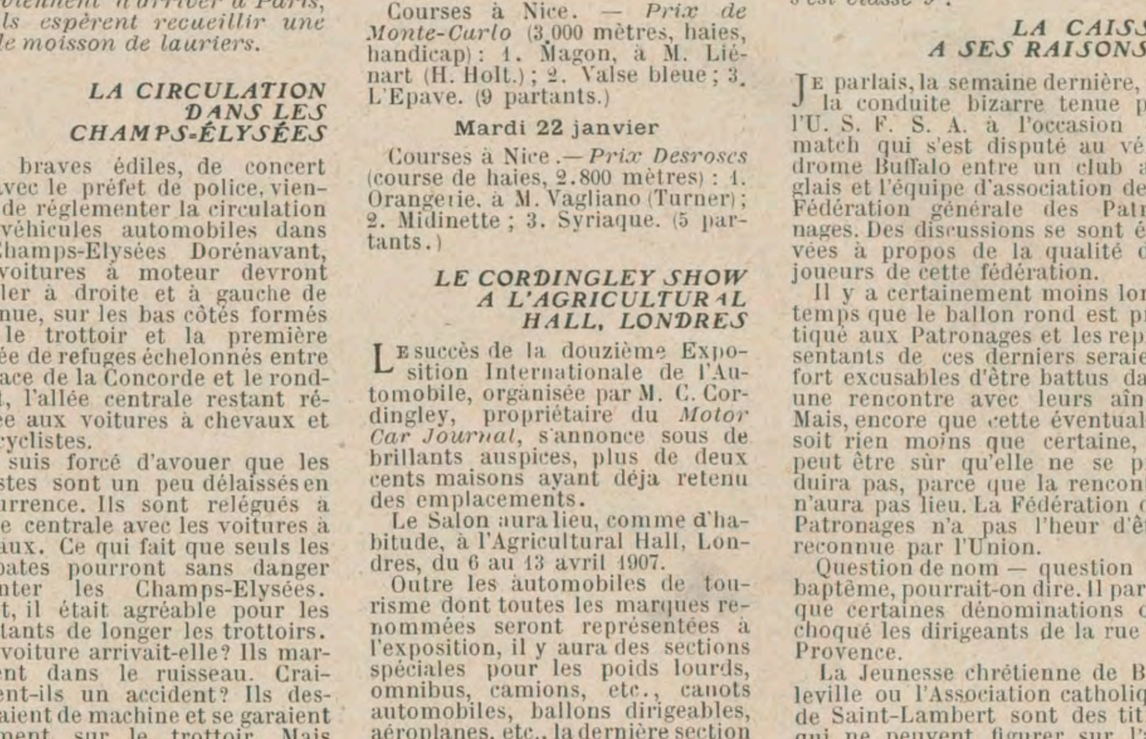
Les nombreuses journées d'hiver qui marquent l'interrègne de la saison parisienne sont bien remplies cette année: courses au trot à Vincennes; courses d'obstacles à Pau, à Marseille, à Nice et à Cannes; enfin séances budgétaires à la Chambre et au Sénat.

C'est précisément dans cette dernière enceinte que l'intérêt sportif a été le plus soutenu. De véritables épreuves s'y sont disputées dont l'enjeu n'était pas modeste, puisqu'il représentait les intérêts de l'élevage. Passons d'ailleurs au compte rendu technique. La première journée réservée au budget de l'agriculture a débuté par un modeste Prix à réclamer, la discussion générale, dans lequel M. le comte de Goulaine et M. le comte de Saint-Quentin paraissaient déclassés. L'intérêt s'est relevé dans l'épreuve principale. Après s'être rangés sous les ordres du distingué starter, M. Antonin Dubost, les concurrents se sont élancés à vive allure: aussitôt M. le général Langlois prend la tête dans des foulées brillantes mais serrées. Il est bientôt remplacé par M. le comte de Saint-Quentin, puis par M. le vicomte de Goulaine. A l'entrée de la ligne droite, M. Darbot fait une excellente pointe; mais le crack de l'agriculture (c'est M. le mini tre dont je veux parler), qui avait adopté la course d'attente, rejoint les leaders et, malgré une bonne attaque de M. Louis Pichon, passe le poteau de l'article 40, dans une allure souple et facile qui atteste le fini de sa préparation. Le lendemain, M. le général Langlois, dont la forme avait été très remarquée, faisait dead heat avec M. le ministre de la Guerre, représentant du gouvernement.

Puisque nous parlons ici de cette formidable écurie, dont les couleurs sont si sympathiques mais souvent discutées, disons un mot de son grand produit de cette année, le budget de 1907, qui va débuter dans quelques jours. Il provient de l'élevage de M. Poincaré. Quoique un peu tardif, il est assez plaisant; mais il manque d'harmonie et peut-être aussi d'équilibre.

Boiard.

Le jockey américain T. Burns, que vient d'engager le haras de Graditz, pour remplacer Warne, qui n'a pas obtenu sa licence pour 1907.



La nouvelle électromobile de Guillaume II

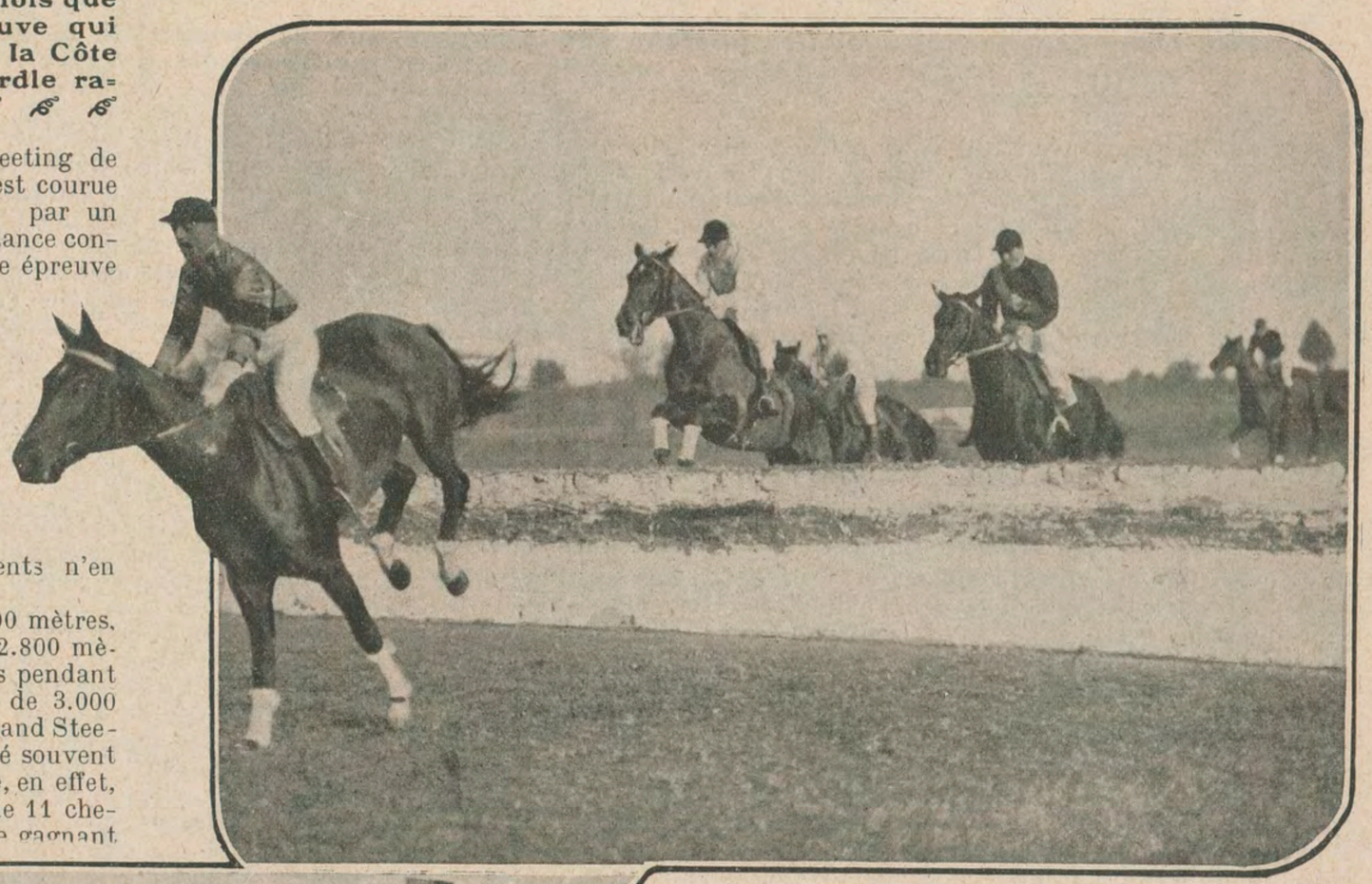
L'empereur d'Allemagne vient de se faire construire une automobile électrique ressemblant à s'y méprendre à une voiture à essence. Il n'aime pas, en effet, la forme ordinaire des électromobiles qui, dit-il, ont l'air de véhicules abandonnés par les chevaux. Les moteurs sont dans les roues arrière.

A NICE — LE PRIX DE MONTE-CARLO

C'est la trente et unième fois que s'est disputée cette épreuve qui attire, en général, sur la Côte d'Azur, nos meilleurs hurdle racers de tous âges

La grande course de haies du meeting de Nice, le Prix de Monte-Carlo, s'est courue le dimanche 20 janvier dernier, par un temps splendide, devant une assistance considérable. C'était la première fois que cette épreuve comportait une allocation globale de 40.000 francs, dont 30.000 francs pour le premier, 6.000 francs pour le second, 3.000 francs pour le troisième et 1.000 francs pour le quatrième. Le montant des entrées et des forfaits à permis à la Société de verser en réalité cette année au vainqueur une somme de 40.350 francs ; si neuf concurrents seulement se sont présentés en effet sous les ordres du starter, 66 engagements n'en avaient pas moins été souscrits.

Après avoir été fixée, à l'origine, à 3.800 mètres, puis en 1879, à 3.000 mètres, ensuite à 2.800 mètres pendant trois ans et à 2.700 mètres pendant cinq ans, la distance de ce handicap est de 3.000 mètres depuis 1888. A la différence du Grand Steeple de Nice, le Prix de Monte-Carlo a été souvent gagné par des jeunes sauteurs : on relève, en effet, sur la liste de ces vainqueurs les noms de 11 chevaux de quatre ans. Sans oublier que le gagnant



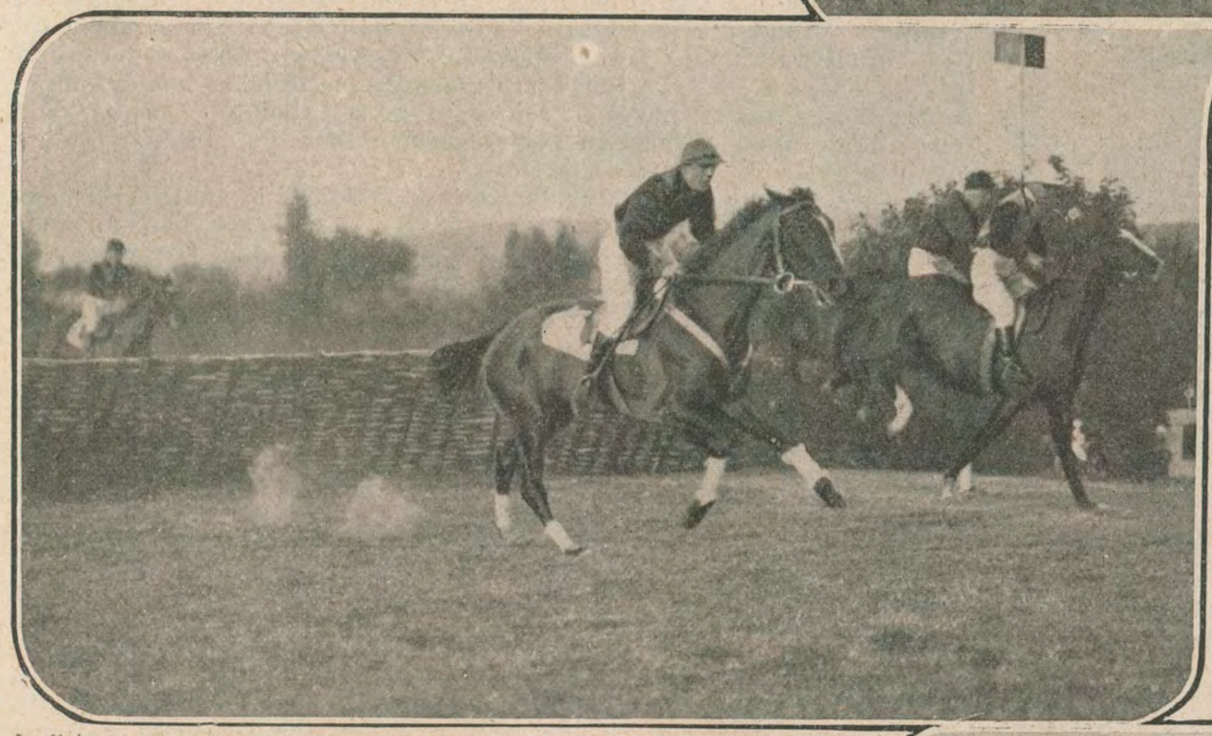
Le Capucin Souvenir Impérial Pierrot III Montchêne

Le Prix de Cannes (3.400 m., steeple, à réclamer).

Capitoul a fait le jeu jusque dans la ligne droite, où Souvenir Impérial est venu le dépasser pour gagner facilement.

de 1864, Méléagre, figurait dans le haut de l'échelle des poids avec 69 kilos, il faut remonter au meeting de 1884, pour voir triompher le top weight Indiaman, sous la charge de 75 kilos. En 1879, Kirtling avait déjà battu le lot qui lui était opposé, sous ce même poids de 150 livres, et en 1881, Balance l'emportait sous le poids encore très respectable de 71 kilos. Jusqu'à présent, les light weight ont été plus heureux : Valenciennes, Ambassadrice, Elixir, Chocolat, Samsam occupaient tous le dernier échelon de l'échelle du handicap, avec 60 kilos.

Le vainqueur de cette année, Magon, par Bocage et Overdure, avait été handicapé à ce dernier poids; mais sa victoire dans le Prix du prince de Monaco, quatre jours auparavant, lui valait la surcharge de 6 livres afférente, d'après les conditions spéciales de la course, au gagnant d'un prix de 6.000 francs : il a donc dû porter 63 kilos, ce qui lui a permis d'ailleurs de bénéficier de la monte



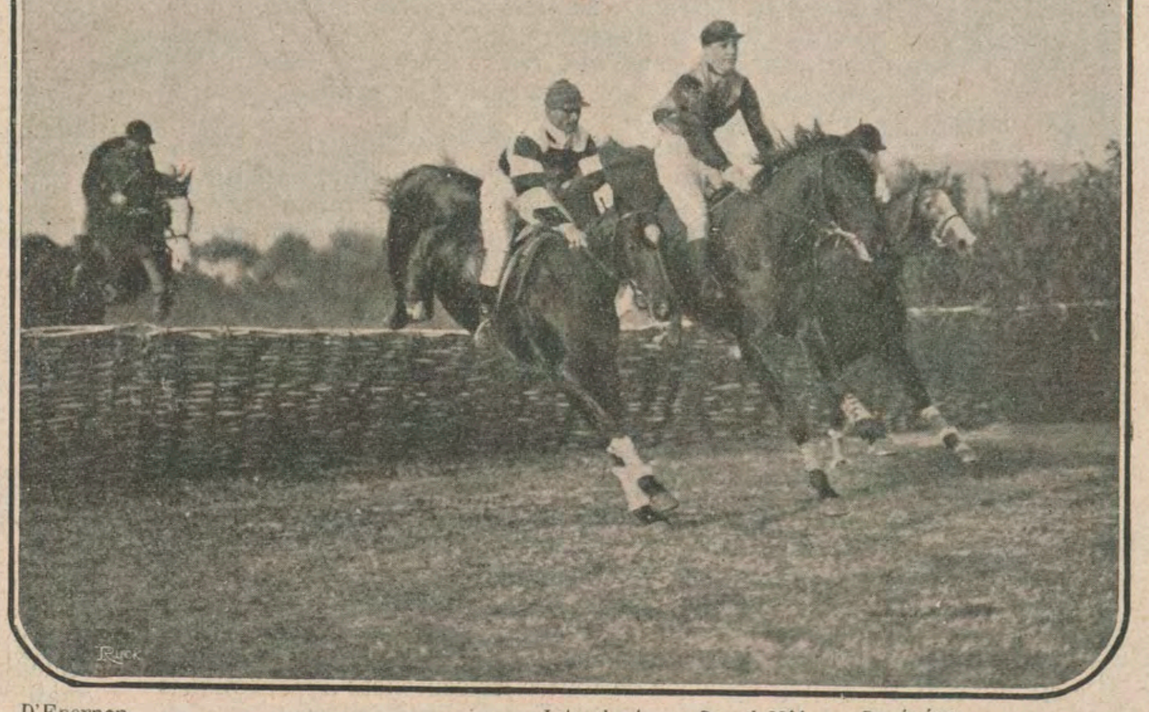
La Valeuse Lauguna Magon Chi lo Sa

Le Prix de Monte-Carlo (3.000 m. haies, handicap)

Cette épreuve, dotée pour la première fois d'un prix de 40.000 francs, a été gagnée pour la quatrième fois consécutive par le représentant Liénart.

de Holt. Après avoir disputé sans succès, le 28 septembre dernier, à Maisons, le prix de l'Escaut, gagné par Vincent, Magon a été vendu à M. Liénart par M. Caillault, sous les couleurs duquel il avait gagné, à 3 ans, le Prix de la Société d'Encouragement d'Amiens, après avoir fini cinquième pour ses débuts en public, le 2 avril 1905, derrière Phœnix, Priam, Strozyi et Harciso dans le Prix Juigné. La même année, le 13 septembre, il tentait vainement la fortune à Doncaster, dans le Saint-Léger Stakes, avec sa demi-sœur et compagne d'entraînement Nimay. Au début de la campagne suivante, le 6 avril 1906, à Maisons, il gagne de bout en bout, à la cote de 25/1, le Prix Lutin, devant Petit Frère et devant Luzerne et North Pole, qui se partagent la troisième place ; sur 8 autres courses disputées au cours de sa quatrième année, il n'arrive plus à se placer qu'une fois, le 20 septembre, à Maisons, dans le Prix du Rabey, où il passe le poteau second, à une encolure derrière Book. Moins de deux mois après, le 13 novembre, il débutait obscurément sur les obstacles à Saint-Ouen, dans le Prix de l'Astarac, gagné par Sylvaire : il était monté par Morand. C'est, dans sa nouvelle spécialité, son unique exhibition à Paris. Il ne devait plus courir en public avant de se placer, sur l'hippodrome du Var, troisième dans le Prix des Orangers, deuxième dans le Prix de Béthume, premier dans le Prix du prince de Monaco et premier dans l'épreuve qui nous occupe : chaque fois il était piloté par Henry Holt.

R. DE VILLETANEUSE.



D'Epernon Intendant Grand Mât Pyrénéen

Le Prix de la Turbie (haies, 3.000 m.).

Cette épreuve, qui se court avant le Prix de Monte-Carlo, sur le même parcours, a permis à d'Epernon de préluder au succès de son compagnon d'entraînement Magon.

LES POULAINS DE DEUX ANS EN 1906

Par SAINT-GEORGES

Nous donnons ici quelques aperçus sur les principaux performers de la génération de 1904, dont la rentrée pour la campagne de 1907 fera sensation ✠ Les meilleurs d'entre eux n'ont pas laissé l'impression d'une qualité supérieure ✠

Si ce que nous avons dit dans notre dernier article sur les deux ans avait besoin d'être confirmé, nous trouverions la preuve du manque de résistance, de générosité, d'endurance des chevaux de pur sang actuels dans la campagne de 1906. Les poulains ont montré une constante irrégularité, ils ont été sujets à des défaillances ; aucun n'a été capable d'affirmer une réelle suprématie. Et cependant il n'y a pas eu l'excuse du terrain soudain lourd, gras ou profond qui vient expliquer la contradiction des résultats. Le sol est resté élastique grâce au parfait entretien, aux soins d'arrosage dont les pistes sont l'objet.

S'il doit importer peu, pour juger un crack, qu'il ait subi une défaite à ses débuts, qu'il l'ait vengée ensuite, puis qu'il ait de nouveau succombé, ce qui est arrivé aux meilleurs performers des temps passés, l'homme de cheval ne saurait s'affranchir d'impressions qui trompent rarement. Parmi les vainqueurs notables de la campagne de 1906, il semble qu'il n'y ait aucun tempérament, aucune vaillance, rien qui dénote seulement l'étoffe d'un animal de grande valeur de deux ans, qui laisse le souvenir d'un animal qu'on puisse comparer à Prestige, tel que nous le concevions après sa carrière de two years old, c'est-à-dire alors que nous ne nous doutions que bien imparfaitement de la réelle valeur qu'il montrerait à trois ans,

Prestige n'avait pas que le... prestige d'être invaincu ; ses performances dénotaient autre chose qu'un mécanisme supérieur, autre chose qu'un développement précoce, que la force hâtive d'une musculature ; il avait, pour se faire comprendre, à son actif sa course du Prix de Deux Ans où rendant dix livres pour le sexe à Flying Star, il était d'abord pris de vitesse, débordé, et parvenait à la battre cependant à la fin par son courage. Par son courage ! Le courage du vrai pur sang, cette qualité primordiale des grandes et bonnes races, qualité anéantie par les recherches d'un coursier pratique et à l'usage des jeux modernes.

Pas d'animal ayant de grands moyens, et à défaut de cette supériorité convoitée, pas une âme de lutteur ! Ces flyers ont tous plus ou moins l'air de machines possédant des moteurs plus ou moins parfaits ; mais quand le déboulé est un peu plus long que le bout du rouleau. il n'y a plus dans la lutte ce dernier apport qui va au-delà des forces naturelles, l'âme, le courage venu d'une trempe spéciale.

Certes Pernod et Calomel s'imposent par leur presque constante situation au premier rang ; ils sont comme les deux ronds de betteraves que l'on voit sans cesse réapparaître en tournant et retournant cette gigantesque salade. Au point de vue relatif, ce sont d'excellents chevaux ; au point de vue absolu, toutes les réserves s'imposent. Un éleveur a le droit de s'enorgueillir d'avoir fait naître de tels sujets ; notre préoccupation s'attachant aux hautes destinées, nous n'avons pas de raison d'éprouver la même satisfaction.

Premières armes Pernod ne s'accommoda pas pour ses débuts du déboulé coudé de la piste de Caen. Il succomba contre Pimlico ; mais quelques jours plus tard, dans le Prix de Villers, il battait très facilement Sans Souci II, qui se faisait battre ensuite trois fois ; ce poulain du baron de Rothschild n'était pas dans les sept premiers, aussitôt après, sur les 1.200 mètres du Prix des Roches Noires, gagné par l'outsider La Marmotte sur Dihor et Kalisz. Puis il se plaçait deux fois ; à Bade, derrière Fabula et La Serqueuse ; sur les 1.600 mètres du prix des Chênes, à Paris, derrière Imperia et Dihor. En octobre, il battait La Belle II, Claudia et un lot nombreux, dont Popote et Kalpak, dans le Prix Le Destrier, à Maisons ; puis il n'était pas placé.

Lorsque Pernod devança Sans Souci II, Péroraison venait de battre Second Sight ; ils se rencontrèrent dans le Prix de Deux Ans. Il y avait dans le lot le vainqueur de l'Omnium de Maisons, Allah, Parnes, Eddie. Tous baissèrent pavillon devant Sagamore, un fils de Sainfoin, grand poulain d'ordre assez ordinaire en Angleterre et dont la victoire n'était pas faite pour donner une haute idée des meilleurs représentants de notre nouvelle génération.

Or, remarquez que Pernod est grand, très développé, très formé ; il est alezan, symétrique, il a les hanches trop hautes, la croupe aplatie au sommet. On n'a pas une seconde l'impression que cet animal manque encore de force, qu'il ait souffert de la croissance et qu'il doive faire un meilleur trois ans. Je le souhaite à son propriétaire, mais il n'a pas l'air de ceux qui ont beaucoup à profiter avec l'âge, faculté que j'accorderais peut-être plus volontiers à Mordant et même à Muscadet.

Pernod remporta à Chantilly une nouvelle victoire da s le Premier Criterium, où il rencontrait Ouadi Halfa, considéré comme un des meilleurs poulains de La Fouilleuse, sinon le meilleur. Le crack de M. Aumont finit par l'emporter d'une demi-longueur sur celui de M. Edmond Blanc. Ouadi Halfa fut plus discuté alors, que vraiment admiré par les connaisseurs. C'est un grand poulain bai, un peu dégingandé, pas très profond de poitrine, long de partout, sans être cependant ni décousu, ni fait, comme on dit, en deux morceaux. Sa défaite fut mise sur le compte de l'inexpérience et il parut donner raison à cette appréciation, lorsqu'après avoir remporté le prix The Bard sur des concurrents obscurs, mais au petit galop, il gagna, dans un style plaisant, le Grand Criterium. Les louanges abondèrent, et le fils de Persimmom et Yesterling bénéficia de toutes les sentences hyperboliques dont s'accompagnent les victoires des chevaux qui ont pour eux, en outre d'une performance classique, le prestige de l'écurie et de la naissance. Ouadi Halfa ne tarda pas à faire grimacer la foule déjà transportée d'admiration qu'il traînait à son char.

Calomel avait été très gêné, dans le Grand Criterium, il n'avait pu se dégager que lorsque Ouadi Halfa n'avait plus que quelques foulées à faire pour atteindre le poteau. L'illusion fut complète. En tout état de cause, assura-t-on, Calomel n'aurait pu venir à la hauteur de Ouadi Halfa. On nous eût dit volontiers qu'il y avait une « classe » entre les deux poulains. Et chacun sait ce que c'est qu'une « classe », tout en étant dans l'impossibilité de l'expliquer ! L'un était, en effet, majestu ux autant que fils de Persimmon, cheval anglais du roi d'Angleterre ; l'autre avait une origine fashionable, mais étant fils de Simonian ou Général Albert, cette dernière paternité ne l'indiquait pas comme devant être supérieur à l'élève de Jardy. Toutes les idées de ce genre se moulent comme des petits pâtés, et prennent racine comme de sim les boutures. Et puis, Calomel n'était ni grand, ni long, ni fin, et ne pouvait être d'un pur métal !

Deux manières de juger Il est certain que si Ouadi Halfa avait été aussi manifestement emprisonné dans la course, la clameur publique l'eût désigné comme le gagnant moral. On concéda à Calomel qu'il était bien à sa place, et pour un peu on eût dit qu'il devait s'estimer joliment heureux !

Changement à vue. Nouveau décor. Tableau ! Fin d'une apothéose ! Peu après, dans le Criterium International on assistait à l'effondrement de Ouadi Halfa. Il n'avait que cinq livres à rendre à Calomel ; il était renforcé de sa compagne d'écurie Roquette, une autre pure d'outre-Manche ; on paya plus de trois pour l'écurie. La façon dont Ouadi Halfa se défendit fut pitoyable ; il avait maintenant l'expérience qui lui avait manqué contre Pernod, mais il n'avait pas acquis plus de cœur à l'ouvrage. L'énergie, la volonté de vaincre, on la sentit chez Calomel, et vraiment la manière dont l'un et l'autre s'employèrent à leur tâche fut très caractéristique. Le fils de Magnésie ne sera peut-être pas un grand crack ; il n'en a point, en tous cas, l'envergure, le style, les lignes, l'apparence, mais c'est un cheval de course, si nous entendons que dans un cheval de course destiné à une sélection de race et de qualité, il doit y avoir du lutteur à défaut d'athlète.

Parmi les chevaux de deux ans ayant déjà montré le bout de leur nez, le fils de Simonian ou général Albert et Magnésie est le seul qui nous donne cette impression. Ouadi Halfa le rebattra peut-être dans une circonstance donnée, il sera peut-être meilleur pour la Poule d'Essai des Poulains ou pour une fusée, mais pour accomplir toute une carrière, en tant que trempe, tempérament, je n'hésite pas à préférer le gagnant du Criterium International, car ses progrès paraissent avoir été constants.

Avant de disputer deux épreuves, il avait remporté le Prix La Rochette, qu'il enleva à Allah, l'imposteur de la première heure, et Dihor ; précédemment encore, il avait laissé dix-sept poulains derrière lui à Chantilly dans le Prix d'Hallate. Il est de ceux qui viennent en septembre ou octobre, et que je préfère, aussi ne donna-t-il pas immédiatement sa mesure dans le Prix du Premier Pas, qu'Ile de France, aguerrie déjà et victorieuse sur le tuf anglais, gagna sur Le Sort, qui devançait Calomel. Ile de France est, par la suite, loin de Calomel dans le Criterium International.

Bien que le modèle de Pernod soit plus imposant. tout comme celui de Ouadi Halfa, si j'avais le choix entre les deux poulains de M. Aumont, ce serait sur Calomel que je jetterais mon dévolu. Pernod aussi a battu Ouadi Halfa ; il l'a fait à poids égal, et si l'on tient compte des cinq livres que recevait Calomel dans le Criterium International, on ne peut séparer aisément les deux compagnons d'écurie. Mais la façon dont Pernod s'est défendu contre Péroraison ne nous a pas plu, et encore moins sa course contre Mordant. que précédait la jument de trois ans Sourdine, en leur donnant dix-neuf livres et le sexe. Si étonnante que soit sur 1.400 mètres en ligne droite la jument de M. Caillault, il me semble que de vrais cracks devaient en avoir raison à cet écart de poids en octobre. Pernod a terminé son année par une victoire dans le Prix de la Salamandre, sur la Serqueuse. Il était sur la brèche depuis le commencement d'août. Il a au moins cet avantage des chevaux qui ne se livrent pas au-delà de leurs moyens et qui supportent des sorties répétées, ce à quoi semble moins apte le seul crack que l'écurie de La Fouilleuse ait mis en ligne.

Parmi ceux qui n'ont pas tenu longtemps la campagne, ayant débuté dans le Prix de Saint-Firmin, je dois une mention spéciale à Prince d'Orange, un fils de Gardefeu, tout à fait du côté de Bruce, mais qui pourrait, comme son père, s'affiner dans sa troisième année et sortir de son enveloppe un peu ronde. Il a une belle action. Il est l'égal de Jasmin qui, sur le bruit de bons essais, parti favori du Prix de Saint-Firmin, fut distancé après un pénible avantage, et ne sortit une seconde fois que pour remporter une plaisante victoire, laissant Roche plus loin de lui qu'à Chantilly. Ce pourraient être là deux bons chevaux.

Mordant n'a pu rendre dix livres à Claudia dans le Prix de Condé ; j'estime, malgré cette course, sujette à caution, que le poulain de M. Ephrussi est de ceux qui pourraient jouer un rôle plus important cette année. L'effectif assez pauvre des cracks sera renforcé de My Pet II, un produit de notre élevage, acheté 30.000 francs à la vente de Mme Say, et qui a fait merveille en Angleterre. Souhaitons que sa haute qualité de two years old continue à s'affirmer à trois ans. Souhaitons aussi que de l'inconnu surgissent un ou plusieurs oiseaux rares capables de nous donner, contre toute attente, une belle année de sport.

SAINT-GEORGES.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : JARRIGE.